

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

18903 *Resolución de 8 de noviembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Continuidad de la A-40. Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, tramo: conexión entre la autopista AP-41 y la N-400.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado grupo 6, apartado a.1 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, 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. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

Antecedentes.—El proyecto forma parte de la autovía A-40 Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, que cuenta con algunos tramos en servicio, otros en ejecución y otros en fase de estudio informativo. El tramo objeto de esta evaluación, que da continuidad a la autovía A-40 entre la circunvalación norte de Toledo y la AP-41 con el tramo Toledo-Ocaña cruzando el río Tajo, fue incluido en el estudio informativo correspondiente a la autopista de peaje A-41, Toledo-Ciudad Real-Córdoba-autovía A-4, que tuvo declaración de impacto ambiental negativa con fecha 29 de mayo de 2007. En consecuencia la continuidad de la autovía A-40, Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, tramo: conexión entre la autopista AP-41 y la carretera N-400 no cuenta con DIA favorable, por lo que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento procede a redactar un nuevo estudio informativo para este tramo, que es objeto de la presente resolución.

Objeto y justificación.—El proyecto tiene por objeto la construcción de una autovía con una longitud aproximada de 6 km y 2 enlaces, que dé continuidad a la autovía A-40, desde la Circunvalación Norte de Toledo hasta el origen del tramo de la A-40 que se prolonga hasta Ocaña, sirviendo al mismo tiempo para conectar los tramos de la autopista AP-41 localizados al norte y al sur del acceso a Toledo. Los enlaces previstos para ello son:

Enlace 1: Conexión con la autopista de peaje Madrid-Toledo (AP-41) y con la autovía de Castilla-La Mancha (A-40), sentido Maqueda (Ávila).

Enlace 2: continuidad con la autovía de Castilla-La Mancha (A-40), sentido Ocaña y acceso a Toledo por la N-400.

Localización.—La actuación se desarrollará en los municipios de Mocejón y Toledo, en la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha.

Descripción sintética.–Las principales características del proyecto son:

Clase de obra	Autovía
Velocidad del proyecto	120 km/h.
Calzadas.	7,00 m.
Arcenes exteriores	2,50 m.
Arcenes interiores.	1 m.

Se han cumplido los criterios de la Norma de Trazado 3.1-IC de diciembre de 1.999, en cuanto a longitudes de elementos de trazado, relación entre radios consecutivos, y longitudes mínimas y máximas de alineaciones rectas.

Para la alternativa seleccionada, se plantean los siguientes tipos de enlace:

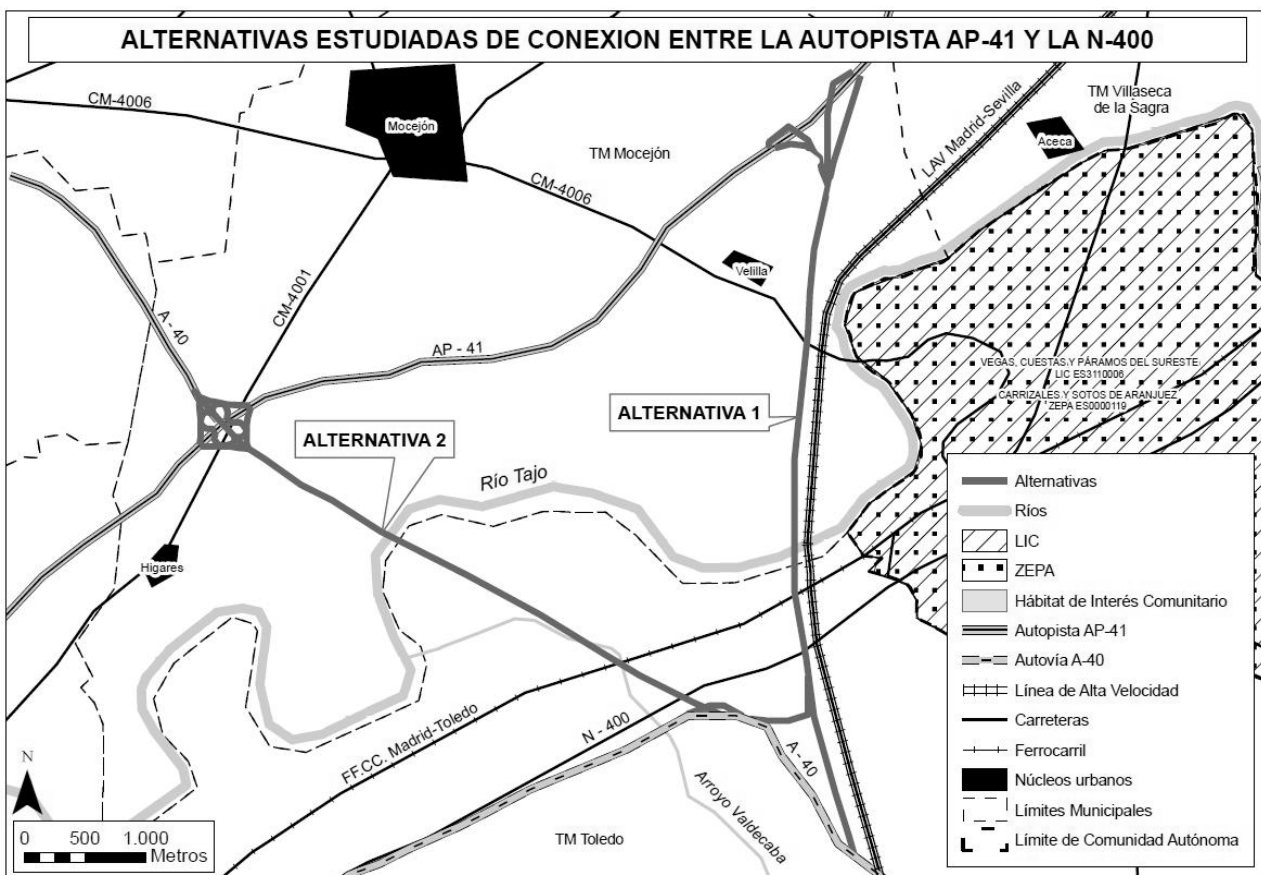
Enlace 1: (conexión AP-41 con A-40). Enlace tipo trompeta modificada.

Enlace 2: (continuidad A-40). Enlace completo tipo trometa.

Alternativas.–Se han definido dos alternativas de trazado, cuyos datos más relevantes se recogen en las siguientes tablas:

Longitudes y tramificación				
Alternativa	Trazado	Origen	Final	Longitud
1	Completamente nuevo	AP-41, sur de Mocejón.	Conexión con Autovía A-40 (en fase de redacción de Proyecto Constructivo).	5.600 m
2		AP-41, suroeste de Mocejón.		6.800 m

En la siguiente imagen, se presentan ambas alternativas:



En la tabla adjunta, se recogen los movimientos de tierra correspondientes a cada alternativa:

Movimiento de tierras							
Alt	Superficie despeje y desbroce (m ²)	Excavación total (m ³)	Terraplén total (m ³)	Total préstamos total (m ³)	Total vertidos total (m ³)	Volumen total: excavación + relleno total (m ³)	Compensación total (m ³) (1)
1	671.587,46	119.964	2.815.367	2.759.328	63.926	2.879.292	-2.695.402
2	524.111,6	1.414.553	656.270	0	758.283	2.070.823	758.283

(1) Se entiende como volumen de vertedero menos volumen de préstamos; si es positivo, además de rellenar huecos de préstamos, es necesario habilitar zona de vertidos en las que albergar volumen restante; si es negativo, sólo se podrán rellenar los préstamos parcialmente, quedando huecos sin restaurar la morfología actual.

Tras un análisis de las alternativas planteadas, el promotor, atendiendo a criterios técnicos y medioambientales, selecciona la alternativa 1.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Espacios protegidos.—No existen espacios protegidos que sean interceptados por el trazado. Sin embargo, a unos 400 m al este de la traza, se localiza la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000119 Carrizales y Sotos de Aranjuez, catalogada también como área importante para las aves (IBA) y coincidente con el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES3110006 denominado Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste.

Además, en la parte meridional del área estudiada, pero sin llegar a ser afectada por ninguna de las alternativas, existe una pequeña superficie calificada como zona de importancia para *Aquila adalberti* (águila imperial ibérica) según el Decreto 275/2003, de 9 de septiembre, por el que se aprueban los planes de recuperación de esta especie, que es un ave catalogada en peligro de extinción en los Catálogos Regional y Nacional de Especies Amenazadas.

Vegetación.—Hábitats de interés comunitario. El área de estudio es una zona eminentemente agrícola, atravesada por el río Tajo. En determinadas parcelas y zonas en las que el relieve u otras condiciones no permiten la puesta en cultivo, se ha desarrollado vegetación natural en distinto grado de evolución: pinar, matorral, pastizal y vegetación de ribera.

Por otra parte, se han descrito en el área de estudio varios hábitats de interés comunitario incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad: 5330 Matorrales termomediterráneos y preestéticos (asociación *Genisto scorpii*-*Retametum sphaerocarphae*); 6220* Zonas subestépicas de gramíneas anuales de *Thero-Brachypodietea* y 1430 Matorrales halo-nitrófilos (*Pegano-salsolatea*) (comunidades nitrófilas de *Salsolo vermiculatae*-*Artemisietum herba-albae*).

Fauna.—Se distinguen los siguientes grupos de fauna, según sus hábitats:

Ligada a la actividad humana: En lugares donde destaca la actividad agrícola en regadío, aparecen fundamentalmente aves frugívoras, aves insectívoras y pequeños mamíferos; en el entorno de las tierras de labor de secano, se destaca la fauna ornítica esteparia, en particular especies como *Buteo buteo* (ratonero), *Falco tinnunculus* (cernícalo), *Otis tarda* (avutarda), *Circus pygargus* (aguilucho cenizo) o *Alectoris rufa* (perdiz); en zonas habitadas, abundan aves que aprovechan los residuos orgánicos y mamíferos roedores.

Ligada a los olivares: En estas zonas abundan aves como *Phylloscopus* sp. (mosquiteros), *Turdus philomelos* (zorzal), *Sylvia* sp. (curruca), *Eriothacus rubecula* (petirrojo), *Oenanthe hispanica* (collalba rubia), *Cercotrichas galactotes* (alzacola) y *Athene noctua* (mochuelo), así como mamíferos como *Genetta genetta* (jineta) y *Meles meles* (tejón).

Ligada a la vegetación de ribera: Abundan las aves ligadas al medio dulceacuícola como *Alcedo atthis* (martín pescador) o *Cinclus cinclus* (mirlo acuático), junto con especies de herpetofauna como *Natrix natrix* (culebra de collar), *Natrix maura* (culebra viperina) y *Lissotriton boscai* (tritón ibérico), entre otras.

Ligada al matorral mediterráneo: Habitan especies asociadas al medio estepario junto con las propias de arbolado disperso.

Asociada a pastizales: Los pastizales están fundamentalmente poblados por avifauna, junto con pequeños y medianos mamíferos.

Propia de lagunas o puntos de agua: Las especies más destacadas de estas zonas son anfibios y algunas especies de aves.

Suelos.—En el área de estudio se distinguen varios tipos de suelos: suelos aluviales, coluviales y transformados por el riego; suelos rendziformes sobre margas calizas, margas yesíferas y yesos; vertisuelos litomorfos; tierras pardas meridionales sobre rocas metamórficas; y suelos pardos y pardo-rojizos.

Geología y geomorfología.—La geología está representada por los sedimentos terciarios y cuaternarios correspondientes al relleno de la Cuenca del Tajo. El sustrato rocoso está constituido por rocas graníticas del zócalo paleozoico que no llega a verse afectado por el proyecto. Los principales materiales afectados pertenecen al mioceno y están constituidos por arcillas rojas con contenido variable en arenas, que en ocasiones se intercalan con calizas margosas. Además existen rellenos de origen antrópico ampliamente distribuidos en la zona como resultado de la actividad constructiva.

La geomorfología está caracterizada por el aterrazamiento del río Tajo que presenta tres terrazas. La superior muy degradada y casi inexistente, la media bien formada aunque degradada por la presencia de canteras y la baja coincidente con la llanura de inundación del río Tajo. Además existe otra unidad geomorfológica, el Terciario detrítico y el gneis del sustrato cristalino, con una importante extensión dentro del trazado.

Hidrología superficial y subterránea.—La zona de estudio pertenece a la cuenca hidrográfica del Tajo. El cauce de este río es interceptado por la conexión entre la autopista AP-41 y la carretera N-400. Entre los arroyos tributarios del Tajo, en la zona de actuación destaca el arroyo de Valdecaba. Existen además en el entorno dos canales artificiales para riego denominados canal de La Sagra-Torrijos y la acequia Real del Jarama.

En el ámbito del proyecto se encuentra el Sistema acuífero 14 o detrítico de Madrid-Toledo-Cáceres que se caracteriza por ser un acuífero detrítico libre que no presenta defensa natural contra la contaminación, por lo que la eliminación de la misma es lenta y difícil. Por ello serán necesarias medidas preventivas adecuadas que eviten los riesgos de contaminación del acuífero.

Paisaje.—Se han identificado tres unidades paisajísticas en el ámbito del proyecto: la unidad 1-Río Tajo; la unidad 2-Cultivos herbáceos de Mocejón; y la unidad 3-Polígono industrial de Santa María de Bequerencia y alrededores.

Atmósfera.—En cuanto a contaminación atmosférica, el EsIA indica que no se conocen los niveles de concentración de los principales contaminantes al no disponerse de estaciones de medición en el entorno de la actuación. Sin embargo, dado que en la zona no existen fuentes de importancia, se considera que el nivel de la calidad del aire es bueno.

Población.—Como se ha indicado en apartados anteriores, los términos municipales implicados en la actuación son Mocejón (con algo menos de 5.000 habitantes) y Toledo (con más de 700.000). La densidad de población del entorno de la actuación es muy superior a la media regional y se ha visto incrementada en los últimos años de manera notable.

Patrimonio cultural.–Vías pecuarias (VPPP) y montes de utilidad pública (MUP). Existen en la zona los siguientes Ámbitos Arqueológicos de Protección y Ámbitos Arqueológicos de Prevención, declarados a efectos de protección arqueológica según lo dispuesto en la Ley 4/1990 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha:

Municipio	Ámbito Arqueológico de Protección	Ámbito Arqueológico de Prevención
Toledo	Vega del acueducto y Cañete Grande. Valdecaba baja. Dehesa de Ahín. Casa Vieja de Valdecaba. La Raya. Puente RENFE-Algodor.	Ahín-Puente RENFE. Caserío de Valdecaba. Terraza Tajo Este.
Mocejón		Cerfo Polideportivo. Finca Higares. Finca Velilla.

Las vías pecuarias existentes en el ámbito de la actuación se muestran en el siguiente cuadro:

Municipio	Denominación y tipo de vía pecuaria
Mocejón.	Cordel de Mocejón. Colada del Tajo.
Toledo.	Colada Paso de Granado sobre el Camino de Aranjuez. Vereda de las Barcas. Vereda del Rey o de los Postes.

En cuanto a los montes de utilidad pública, el EsIA señala que consultada la información disponible en el portal correspondiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (JCCM), se ha constatado que no existen montes de gestión pública en el ámbito de estudio.

Planeamiento urbanístico.–El EsIA ha considerado los planeamientos urbanísticos vigentes y previstos en los términos municipales por los que discurren las alternativas. En la tabla siguiente, se incluye una relación de los mismos:

Término municipal	Planeamiento urbanístico vigente	Fecha de aprobación
Mocejón.	Normas subsidiarias (NNSS).	01/12/1992
Toledo.	Plan de ordenación Municipal (POM).	Enero 2007

3. Resumen del proceso de evaluación

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

a) Entrada documentación inicial. Consultas previas.–La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento realizó una consulta a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA) sobre la validez de las consultas previas realizadas durante la tramitación del estudio informativo Autopista de peaje AP-41, Toledo-Ciudad Real-Córdoba-autovía A-4. El artículo 66 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, aplicable con carácter general, recoge el principio de conservación de actos y trámites y señala que se dispondrá siempre la conservación de aquellos actos y trámites cuyo contenido se hubiera mantenido igual. Siguiendo dicho principio, con fecha 12 de noviembre de 2009 la DGCEA remitió oficio de contestación indicando que no sería necesario realizar para el nuevo estudio informativo el trámite de consultas previas, siendo válidas las de la AP-41, por lo que éstas deben ser consideradas en el nuevo Estudio de Impacto Ambiental.

La tramitación del citado proyecto se inició el 24 de mayo de 2001, con la remisión de la memoria resumen del promotor a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que inició el proceso de consultas el 18 de junio de 2001.

b) Relación de consultados y de contestaciones. Las consultas reflejadas en este apartado se refieren al estudio informativo del proyecto Autopista de peaje AP-41, Toledo-Ciudad Real-autovía A-4; si bien, se han recogido únicamente los organismos y sugerencias relacionados con el proyecto Continuidad de la A-40. Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, tramo: conexión entre la autopista AP-41 y la N-400, objeto de la presente resolución:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente.	X (1)
Subdelegación del Gobierno en Toledo.	X
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General del Agua de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	—
Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Toledo.	—
Ayuntamiento de Mocejón (Toledo).	—
Ayuntamiento de Toledo (Toledo).	—
Asociación Española de Limnología.	—
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA).	—
Asociación Castellanomanchega Defensa del Patrimonio Natural (ACMADEN).	—
Ardeidas.	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X

(1) La respuesta de este organismo no tiene relación con el tramo objeto de esta evaluación.

Se resume a continuación el contenido ambiental más destacable de las consultas recibidas en relación con el proyecto:

Espacios protegidos.—La antigua Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha solicita que en el EsIA se realice un completo análisis de los espacios de Red Natura 2000, las formaciones recogidas en la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza y, en general, de todos los espacios protegidos del entorno de la actuación.

Vegetación.—Hábitats de interés comunitario. La antigua Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha insta a respetar la vegetación autóctona, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 2/1988 de 31 de mayo sobre conservación de suelos y protección de cubiertas vegetales naturales, así como la recogida en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (Decreto 33/1998). Este organismo recuerda que será necesaria la autorización administrativa de la autoridad competente en caso de requerirse el descuaje de matorral o arbolado. Por último, esta Dirección General sugiere un adecuado diseño de estribos de los pasos superiores de ríos y arroyos que serán diseñados de forma adecuada para evitar la afección a la vegetación de ribera.

Fauna.—La antigua Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha insiste en el respeto a las especies animales protegidas. Además, indica que deberán diseñarse

adecuadamente los pasos de fauna para evitar el efecto barrera de la infraestructura proyectada y deberá establecerse un calendario de obras que se adapte a los ciclos vitales de la comunidad animal.

Suelos.—La antigua Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que deben precisarse en el EsIA los movimientos de tierras generados, así como los lugares de préstamo y vertedero, que deberán contar con las pertinentes autorizaciones. Se requerirá, además, un proyecto de restauración de vertederos.

Hidrología.—La antigua Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que el EsIA deberá incluir un estudio detallado del drenaje y de las cuencas vertientes, de forma que el diseño de las obras de fábrica y pasos de agua asegure la no afección a los cursos fluviales y garantice la ausencia de inundaciones; esta Dirección General indica además que el trazado evitará la afección a la zona de policía de los cauces en la medida de lo posible.

La Confederación Hidrográfica del Tajo, por su parte, coincide con las afirmaciones anteriores, añadiendo información acerca de los cauces afectados y recomendando una especial atención a los estudios hidrológicos.

Atmósfera: Ruido y contaminación.—La antigua Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica que deberá llevarse a cabo un estudio específico que determine si existe necesidad de adoptar medidas de protección acústica, fundamentalmente en el entorno de los núcleos de población; además considera que este aspecto deberá ser objeto de seguimiento ambiental.

Afección a infraestructuras.—La antigua Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y la entonces Dirección General de Desarrollo Rural de la misma Consejería, instan a reponer todas las infraestructuras afectadas por las obras.

Patrimonio, vías pecuarias y montes de utilidad pública.—La antigua Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica que deberá cumplirse con la legislación en materia de montes, VVPP y patrimonio cultural. La Dirección General de Bienes y Actividades Culturales de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, coincide en señalar la obligatoriedad del cumplimiento de la normativa en vigor relacionada con la protección del patrimonio.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del EsIA, y sobre las administraciones ambientales afectadas. El resultado de las contestaciones a las consultas se trasladó al promotor el 20 de noviembre de 2001, incluyendo una copia de las respuestas recibidas y los aspectos más relevantes que debería contemplar el EsIA.

3.2. Fase de información pública y de consultas sobre el EsIA:

a) Información pública. Resultado.—El inicio del trámite de información pública del proyecto se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) n.º 35 del 10 de Febrero de 2009, mediante Anuncio de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento; igualmente se publicó en el periódico ABC de 18 de febrero de 2009, en el diario El Día de la misma fecha y en el periódico La Tribuna de Toledo de 19 de febrero de 2009, no habiéndose recibido alegaciones.

Simultáneamente, y en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento envía una copia del proyecto completo en formato digital a los siguientes organismos: Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM), Subdelegación del Gobierno en Toledo, Dirección General de Grandes Proyectos de Alta Velocidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

(ADIF), Dirección de Estudios y Proyectos de ADIF, Confederación Hidrográfica del Tajo, Diputación Provincial de Toledo, Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Dirección General de Evaluación Ambiental, Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental y Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Dirección General de Carreteras, Dirección General de Urbanismo, Dirección General de Planificación Territorial y Dirección General del Agua de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Ayuntamientos de Mocejón, Toledo, Villaseca de la Sagra, Magán, Almonacid de Toledo y Olías del Rey, Asociación Española de Limnología, IGME, Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental, SEO Birdlife, ADENA, Asociación Ardeidas y ACMADEN.

En respuesta, se recibió informe del Ministerio de Defensa, de ADIF, de la Dirección General del Agua, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas y la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de la Delegación Provincial en Toledo de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de la Diputación Provincial de Toledo y del IGME.

El Ministerio de Defensa, la Diputación Provincial de Toledo y el IGME, envían únicamente informes de no alegaciones. Los aspectos ambientales más relevantes contenidos en el resto de informes recibidos se resumen a continuación:

Alternativas.—La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se muestra de acuerdo con la elección de la alternativa 1, por ser la más indicada desde el punto de vista ambiental ya que evita la afección sobre el tarayal ubicado en la ribera del río Tajo (que sí es atravesado por la alternativa 2) y, además, es paralela a la línea de alta velocidad. Este paralelismo disminuye la fragmentación de hábitat que conlleva la realización de las infraestructuras lineales.

El promotor coincide con la elección de esta alternativa.

Hidrología.—La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera necesario tomar cuantas medidas sean necesarias para asimilar la carga hidráulica de las aguas de escorrentía, con el fin de evitar fenómenos erosivos en los taludes.

El promotor se muestra de acuerdo con esta afirmación.

Vegetación.—La Delegación de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural en Toledo indica que en caso de preverse afección sobre vegetación forestal, será necesario contar con la pertinente autorización, según lo dispuesto por la legislación vigente.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha insta a realizar un estudio de la distribución de la formación de matorrales halonitrófilos en la zona de estudio; las áreas pobladas por estas formaciones habrán de ser excluidas de las zonas de préstamo (así sucede con los préstamos P-6 y P-1-10); estos lugares deberán ser correctamente jalonados.

El promotor se muestra de acuerdo con lo expuesto por ambos organismos.

Fauna.—La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que el Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) deberá incluir el seguimiento de la incidencia de los atropellos de la fauna autóctona en la autovía, especialmente en las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas.

El promotor asume estas condiciones.

Urbanismo.—El Ayuntamiento de Mocejón indica que la alternativa seleccionada (1) impedirá el desarrollo urbanístico de actuaciones previstas en anteriores legislaturas.

El promotor responde que no se dispone de datos de actuaciones de desarrollo urbanístico en trámite de aprobación, por lo que se mantiene la recomendación en cuanto a la alternativa 1.

Infraestructuras.—La Dirección General del Agua de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que la autovía prevista coincide en un punto con una estación depuradora de aguas residuales (EDAR) en proyecto. El Ayuntamiento de Mocejón incide en este asunto. Posteriormente, la Dirección General del Agua propone una nueva ubicación para la EDAR.

El promotor responde que no existe coincidencia espacial con la nueva propuesta de EDAR si el trazado elegido es la alternativa seleccionada (1).

ADIF informa acerca de las autorizaciones que deben serle solicitadas para llevar a cabo el proyecto y añade una serie de condicionantes técnicos para la realización de los trabajos.

El promotor se muestra de acuerdo con las recomendaciones de ADIF y añade que, si bien el trazado de la autovía objeto de proyecto se localiza en algún tramo dentro de la zona de protección de la línea ferroviaria, en ningún caso se sitúa dentro de su dominio público.

La Delegación de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural en Toledo señala que la infraestructura cruza varios caminos rurales de titularidad pública municipal, por lo que deberán preverse en el proyecto definitivo de ejecución cuantas obras de paso a distinto nivel sean necesarias para garantizar su continuidad.

El promotor se muestra de acuerdo con lo expuesto por la Delegación.

La Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha envía con su informe un sector del mapa del Catastro Minero de la Provincia de Toledo, con la representación de las Cuadrículas Mineras, en el que se indica el área estudio y los Derechos Mineros que se encuentran dentro de la misma, junto con sus informes administrativos.

El promotor responde pormenorizadamente como se han tenido en cuenta estas explotaciones.

La Dirección General de Carreteras de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que la obra afectará a la carretera de titularidad autonómica CM-4006; por este motivo, realiza una serie de recomendaciones técnicas al respecto. Además, señala que la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda va a redactar un estudio informativo para la construcción de la autovía Ronda Este de Toledo que tiene su punto de origen en la Autovía de los Viñedos y previsiblemente finalizará en la zona contemplada como final del tramo en la conexión con la A-40.

El promotor señala que se cumplirá lo indicado por esa Dirección General en la medida de lo posible. La propuesta de conexión de una futura Ronda Este de Toledo con la A-40 deberá coordinarse con la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, y, si estuviera en fase de redacción, con el Proyecto de Construcción del presente tramo de la A-40.

La Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que se están elaborando cinco planes de ordenación del territorio (POT) de ámbito subregional en el entorno de la actuación, así como el POT Estrategia territorial de Castilla-La Mancha que abarca el conjunto de la Comunidad.

El promotor responde que se tendrán en cuenta las determinaciones de los POT que se encuentren vigentes en el momento de redacción del proyecto de construcción.

Patrimonio cultural.—La Delegación de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural en Toledo comunica que la infraestructura atraviesa terrenos de dominio público pecuario.

Por este motivo, deberá garantizarse la no afección a estos terrenos y, en caso de preverse incidencia sobre los mismos, el promotor deberá solicitar su ocupación temporal. La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha coincide con las afirmaciones de la citada Delegación y añade que todo el trazado de este proyecto de obra civil discurre por áreas de alta susceptibilidad de afección al patrimonio histórico puesto que atraviesa el valle del Tajo; asimismo, especifica que los municipios de Mocejón y Toledo cuentan con cartas arqueológicas actualizadas, en las que aparecen varios ámbitos de prevención y protección arqueológica que son susceptibles de ser afectados, tanto directa como indirectamente por el trazado y que habrán de ser tenidos en cuenta mediante la aplicación preventiva del artículo 21 de la Ley 4/1990 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, debiendo realizar el promotor un estudio de valoración de afecciones al patrimonio histórico previo al inicio de las obras, para poder identificar, describir y valorar los efectos de dicho proyecto de obra civil sobre patrimonio histórico, evaluando su correspondiente viabilidad/compatibilidad y medidas correctoras, además de garantizar el control y seguimiento arqueológico de las obras.

El promotor se muestra de acuerdo con ambos organismos.

Residuos.—La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que habrán de tenerse en cuenta las consideraciones del Plan de Castilla-La Mancha de gestión de residuos de construcción y demolición.

La Dirección General de Carreteras responde que cumplirá con la legislación vigente en materia de residuos.

Incendios.—La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha insta a contemplar medidas destinadas a la prevención de incendios, relacionadas con la actuación.

El promotor asume esta condición.

Medidas preventivas y correctoras.—La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que el proyecto constructivo deberá realizar una descripción detallada de las medidas preventivas y correctoras, incidiendo especialmente en el plan de restauración de las obras auxiliares y préstamos que no se den en canteras legalizadas, en el diseño y ubicación de los pasos de fauna y en el plan de revegetación de las zonas alteradas por la construcción.

El promotor se muestra de acuerdo con las anteriores condiciones.

b) Modificaciones introducidas por el promotor teniendo en cuenta el resultado de la información pública.—En el proyecto de construcción, el promotor señala que tendrá en cuenta las siguientes observaciones:

Se tendrán en cuenta los condicionantes técnicos indicados por ADIF.

La reposición de las vías pecuarias y de los caminos rurales se realizará en coordinación con los organismos competentes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Se considerarán las indicaciones de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Se tendrán en cuenta las determinaciones de los POT que se encuentren vigentes en el momento de redacción del proyecto.

Se evitará la explotación del préstamo denominado P-1-17 en el Estudio Informativo con el fin de evitar la lesión de los derechos de los titulares del mismo.

Se atenderá a las medidas indicadas en el informe de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la JCCM; en particular, en lo relativo a la redefinición y jalonamiento de las zonas a preservar en los préstamos P-6 y P-1-10, en el caso de plantearse finalmente su uso para la obra.

4. Integración de la evaluación

Impactos significativos de la alternativa elegida.—Medidas protectoras y correctoras. Se resumen a continuación las principales afecciones que sobre el medio puede ocasionar la realización de la Alternativa 1, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas en el EslA para paliarlas.

Vegetación.—Hábitats de interés comunitario. Las principales alteraciones que el proyecto puede originar sobre la comunidad vegetal se producirán durante la fase de construcción, debido a la necesidad de realizar el desbroce en las zonas donde se asentarán el trazado y las pistas de acceso, préstamos, instalaciones auxiliares, taludes y movimiento de tierras. A esta destrucción directa, se une la producida de forma indirecta por la presencia del personal de obra y maquinaria. Para minimizar estas afecciones, se propone el balizamiento de las superficies pobladas por vegetación de interés (entorno del río Tajo, hábitats de interés comunitario, pinares, etc.) y la adopción de medidas específicas durante la construcción del viaducto sobre el río Tajo.

El único hábitat de interés comunitario que puede ser afectado por la traza es el hábitat 1430 Matorrales halo-nitrófilos (Pegano-Salsoletea). Los trabajos de campo han constatado que las especies características de este hábitat no se encuentran presentes en la mayor parte del entorno de la infraestructura, pues los terrenos han sido ocupados por caminos, cultivos, etc

Además de las alteraciones antes descritas, debe tenerse en cuenta el aumento en el riesgo de incendios tanto durante la fase de ejecución como durante la de explotación. El promotor señala en este sentido que el contratista de la obra contará con un programa de prevención de incendios, detallado en el sistema de gestión ambiental.

Fauna.—Los principales impactos que tendrán lugar sobre la fauna derivados de la construcción y puesta en servicio de la nueva autovía pueden dividirse en cuatro tipos principales: alteración y ocupación de biotopos, efecto barrera, atropello y molestias a los animales derivadas del ruido, fundamentalmente en fase de obras. Además, la posible contaminación de los cursos de agua, tendrá una afección indirecta sobre los animales acuáticos, por lo que deberá llevarse un control adecuado para evitar todo tipo de vertidos a los cauces y canales de riego.

En aras de evitar la alteración de los biotopos, se extremarán las precauciones para impedir la modificación de lugares no estrictamente necesarios para la obra, asegurándose, en especial, la protección de las riberas del río Tajo, las charcas y lagunas y la zona de importancia y dispersión del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*). Además, para minimizar las molestias a la fauna, se prevé el seguimiento de un cronograma de obras adecuado a los ciclos vitales de la comunidad animal del entorno (en particular a los de las especies más sensibles).

Para disminuir el riesgo de atropellos, el promotor propone la instalación de un adecuado cerramiento perimetral de la vía y la instalación de dispositivos de escape unidireccionales.

Por otra parte, con el fin de minimizar el efecto barrera de la infraestructura, se han proyectado pasos de fauna, siguiendo las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006). Estos pasos serán revegetados en la zona próxima a su entrada y contarán con adecuados dispositivos de salida. El promotor adjunta el siguiente listado de obras de fábrica y estructuras hábiles como paso de fauna, para la alternativa seleccionada (1):

Estructura	P.K. inicial	Longitud (m)
Paso superior de camino	1+500 (ramal de enlace con la AP-41).	1.500
Paso superior de camino	0+950 (tronco)	1.260
Viaducto sobre el Tajo y N-400.	2+020	1.060

Geología, geomorfología y edafología.—Las principales acciones que pueden generar alteraciones sobre la Geología, la Geomorfología y la Edafología locales tendrán lugar durante la fase de obras y son el movimiento de tierras, la explotación de canteras y préstamos, la creación de vertederos y la ocupación del espacio que supone la infraestructura. Los efectos que derivan de estas acciones son: aumento de la inestabilidad en las laderas, cambios en la geomorfología local, remoción de los suelos de la traza y zonas adyacentes, compactación de suelos por apertura de pistas y uso de maquinaria pesada, así como la posible contaminación por vertidos.

Para evitar este último efecto, se prevé, en primer lugar, una adecuada gestión de los residuos, una correcta planificación de la instalación de los elementos auxiliares y la impermeabilización de los parques de maquinaria. Además, con el fin de minimizar los cambios en la geomorfología local, el promotor propone la restauración fisiográfica del entorno, dotando a los terrenos afectados (desmontes, terraplenes, préstamos, vertederos, etc) de una morfología adecuada. Para ello, se prevé el modelado de taludes de la vía, suavizando formas y eliminando surcos producidos por la maquinaria, reduciendo el hueco abierto de los préstamos mediante rellenos y atenuando taludes.

Por otra parte, se llevará a cabo la recuperación del suelo vegetal. Para ello, se propone la retirada de la tierra fértil existente en las zonas a ocupar, tanto temporal como permanentemente. El suelo se mantendrá en condiciones adecuadas para su uso posterior en la recuperación de las zonas que lo precisen.

Además, se realizará una revegetación de zonas alteradas (en las que se utilizará la tierra vegetal recuperada), que evitará problemas erosivos. Las especies a emplear en las revegetaciones se seleccionarán atendiendo a criterios de naturalidad, disponibilidad en vivero y características intrínsecas de facilidad de colonización.

Hidrología superficial y subterránea.—Las aguas superficiales y subterráneas pueden verse afectadas por la infraestructura en dos vertientes. Por un lado se podría producir una interrupción o desviación de la red de drenaje. Sin embargo no se prevé que este impacto sea significativo puesto que la obra incluye en su diseño la construcción de un sistema de drenaje transversal y longitudinal de forma que quede asegurada la capacidad de los cauces de desaguar los volúmenes de escorrentía que se producen con las lluvias torrenciales, con periodos de retorno suficientemente amplios. Además, el diseño de los viaductos minimizará la afección a los cauces disponiendo los estribos al menos a 5 m a cada lado del cauce y las pilas fuera del cauce y en las zonas de menor afección a la vegetación natural.

Por otro lado se puede producir una contaminación de las aguas por vertido accidental de sustancias o por el arrastre de partículas de diversa índole. Para minimizar estos efectos, se prevé la correcta planificación de las rutas y ubicación de los elementos auxiliares de manera que no se realicen trabajos peligrosos en las proximidades de los cauces; la instalación de barreras para la retención de sedimentos; la instalación de balsas de retención y decantación en obra y en superficies auxiliares; y la impermeabilización de los parques de maquinaria.

Durante la explotación, los principales riesgos para las aguas superficiales y subterráneas derivan de la deposición y arrastre de contaminantes procedentes de motores y escapes (partículas, derivados carbónicos y plomo fundamentalmente). Con el fin de paliar estas afecciones, el promotor propone la instalación de cámaras de retención que serán dimensionadas en el proyecto constructivo.

Atmósfera: Ruido y contaminación.—Las acciones propias de la fase de construcción (desbroce, excavación, terraplenado, preparación del terreno, asfaltado, movimiento de maquinaria, etc.) y la circulación de vehículos durante la explotación de la vía originarán una elevación de la presión sonora en el entorno de la actuación. El promotor señala que se evitarán las labores más ruidosas durante las horas nocturnas en las inmediaciones de los núcleos urbanos y se respetará el cronograma de obras establecido para evitar las actividades más ruidosas en las épocas reproductivas de las especies de fauna más sensibles.

Del estudio acústico realizado por el promotor se desprende que para la alternativa seleccionada no se prevé la necesidad de establecer medidas correctoras del ruido durante la fase de explotación, al no preverse afecciones sobre zonas sensibles; no obstante dicha necesidad se analizará con más detalle en el anteproyecto y el proyecto constructivo.

En lo referente a la contaminación atmosférica, durante la fase de ejecución aumentarán las concentraciones de partículas en el aire, como consecuencia de las labores de construcción. Esta afección se considera reversible en su mayoría, restableciéndose la calidad del aire al finalizar los trabajos. Además, con el fin de minimizarla, se procurará realizar los movimientos de tierra en días sin viento, regándose periódicamente la plataforma; los riegos se intensificarán y aplicarán con mayor frecuencia en las proximidades de las zonas habitadas. Además, los materiales susceptibles de generar polvo, se transportarán en camiones cubiertos con lonas y se les dotará de un grado suficiente de humectación. En la fase de explotación, se espera un aumento de la contaminación atmosférica debido a la emisión de gases procedentes del escape de los vehículos. Se trata de una afección permanente, pero de escasa magnitud, debido a los bajos niveles de intensidad circulatoria y a la climatología del área de actuación.

Infraestructuras.—La realización de las obras llevará aparejada la afección a servicios e instalaciones de uso público (canales, tuberías, depósitos de agua, tendidos eléctricos, líneas telefónicas, etc.), cuya reposición asegura el promotor.

Patrimonio: Vías pecuarias.—Para disminuir el impacto sobre el patrimonio cultural, en el diseño del proyecto se ha procurado evitar la ocupación de los ámbitos de protección existentes en el entorno de la actuación mediante ajustes de trazado. Además, el promotor asegura que, de forma previa a las obras, se realizará una prospección arqueológica intensiva de la zona a afectar, tanto de la banda asociada a la ocupación de la vía como de los lugares en los que se prevé ubicar elementos auxiliares. Por otro lado, se prevé la presencia de, al menos, un arqueólogo a pie de obra durante los movimientos de tierra y excavaciones programadas. Estos trabajos se coordinarán con el organismo competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Como medida adicional, se propone el balizamiento de los yacimientos arqueológicos próximos a fin de evitar cualquier deterioro derivado de los movimientos de maquinaria.

Por otra parte, la principal afección que pueden experimentar las vías pecuarias por la realización del proyecto es el efecto barrera; para corregirlo, se ha previsto dar continuidad a todas las vías pecuarias mediante cruces a distinto nivel o desvíos por caminos laterales. Durante las obras, se atenderá a un plan de ubicación de elementos auxiliares que asegure la no ocupación de estos caminos. Todas las acciones relacionadas con las vías pecuarias se llevarán a cabo según los criterios del organismo competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Paisaje: Durante la fase de construcción se prevén impactos sobre el paisaje por la construcción de taludes, el desbroce de la vegetación, la construcción de estructuras elevadas y enlaces, la explotación de préstamos, etc.; durante la fase de explotación la calidad del paisaje se verá condicionada por la presencia de la plataforma y los taludes, el cerramiento, etc. Para reducir al máximo estos impactos se proponen tres tipos de medidas preventivas o correctoras: diseñar soluciones de trazado con la mínima diferencia de cota posible respecto al terreno circundante; aprovechar en la medida de lo posible el corredor de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla; y aplicar medidas correctoras tales como la restauración de todas las superficies afectadas y elementos auxiliares, la ocultación de estructuras o instalaciones, la rotura de la linealidad de la infraestructura mediante plantaciones arbóreas, etc.

5. Condiciones al proyecto

Previo al inicio de las obras, se realizará un estudio de la distribución de la formación de matorrales halonitrófilos en la zona de estudio; las áreas pobladas por estas formaciones habrán de ser excluidas de las zonas de préstamo, especialmente las situadas en los préstamos P-1-10 y P-6.

El proyecto constructivo incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de canteras, vertederos, zonas de préstamos e instalaciones auxiliares de obra. Se considerarán zonas de exclusión para la localización de todos estos elementos, además de las señalados por el promotor, todas las zonas definidas como ambientalmente sensibles y en particular los cursos fluviales, las zonas ocupadas por vegetación de ribera, los hábitats de interés comunitario, prioritarios o no, y las Áreas de Importancia y de distribución del Águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*). El emplazamiento final de vertederos y préstamos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. En caso de considerarse estrictamente necesaria la utilización de zonas de exclusión para la ubicación de alguna de dichas instalaciones, se requerirá la previa autorización de la Consejería de Medio Ambiente de la JCCM y la conformidad de esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el vallado de la autovía, se hará de tal forma que la infraestructura cumpla con los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006), y durante el desarrollo del programa de vigilancia ambiental (PVA), se seguirán los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008) y deberá incluir en todo caso el seguimiento de la incidencia de los atropellos de la fauna autóctona en la autovía y especialmente de las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas.

Durante la ejecución y la explotación de la infraestructura se deberán respetar las disposiciones del Decreto 275/2003 por el que se aprueba el plan de recuperación del águila Imperial Ibérica en aquellos aspectos que le sean de aplicación.

En el caso de que se realicen voladuras, se planificarán fuera de los períodos de cría y nidificación de las especies de fauna singulares, en coordinación con el órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Se adoptarán las medidas que garanticen la estabilización, de forma adecuada, de los rellenos y suelos alterados, evitando su erosión y posible arrastre de materiales.

En todos los trabajos de restauración vegetal, hidrosiembras y plantaciones se emplearán en todo caso especies autóctonas de la zona y se llevará un control riguroso de la ejecución para evitar la introducción de cualquier especie alóctona que pudiese generar alteraciones sobre los hábitat.

En los criterios de diseño de la autovía será de aplicación la normativa incluida en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y las Normas incluidas en el Plan Hidrológico correspondiente. En este sentido, las pilas de los viaductos no podrán ocupar la zona de dominio público hidráulico ni la de servidumbre de los cauces presentes en la zona de actuación. Estos cruces deberán presentar trazado perpendicular a la dirección del flujo, sin que su construcción pueda presentar alteraciones en el mismo.

Se respetarán las áreas vertientes a las vaguadas, sin que se produzcan incorporaciones de agua de cauces naturales o por recepción de aguas pluviales que causen sobreelevaciones significativas en la corriente receptora.

Previo al inicio de las obras, se incluirá en el proyecto constructivo un estudio de ruido en el que se identifiquen las zonas sensibles por presencia de núcleos de población cercanos a la vía actual o edificaciones cercanas a la vía. En función del resultado del estudio se deberán colocar pantallas acústicas u otras medidas de atenuación acústica, de forma que se cumpla la normativa vigente en materia de ruidos y vibraciones (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas). Siempre que resulte técnicamente posible, se instalarán pantallas vegetales

complementando las pantallas acústicas propuestas, en las zonas en las que los niveles sonoros se aproximen a los umbrales de admisibilidad establecidos en la legislación.

Dada la alta susceptibilidad de afección al Patrimonio Histórico de la zona de actuación, y en coordinación con el organismo competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, el promotor realizará un estudio de valoración de afecciones al patrimonio histórico previo al inicio de las obras, para poder identificar, describir y valorar los efectos de dicho proyecto de obra civil sobre Patrimonio Histórico, evaluando su correspondiente viabilidad/compatibilidad y medidas correctoras, además de garantizar el control y seguimiento arqueológico de las obras.

Se garantizará la no afección a las vías pecuarias y, en caso de prever incidencia sobre las mismas, el promotor deberá solicitar el pertinente permiso de ocupación al órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

En el tramo viario, en la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las administraciones públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El EsIA incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA) en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra, tanto en la fase de construcción como de explotación.

Los objetivos del PVA son los siguientes:

Controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el EsIA y en el futuro proyecto, asegurando el cumplimiento de los requisitos impuestos por la DIA.

Verificar los estándares de calidad de los materiales y medios empleados en la integración ambiental.

Comprobar la eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer las medidas complementarias adecuadas.

Comprobar la eficacia de las medidas de mejora de hábitat propuestas.

Detectar impactos no previstos en el EsIA, proponiendo las medidas adecuadas para paliarlos.

Describir el tipo de informes, la frecuencia y el periodo de su emisión.

El responsable del cumplimiento, control y seguimiento de las medidas es el órgano sustantivo que habrá de nombrar un Director Ambiental de Obra responsable de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del PVA y de la emisión de los informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la DIA. El contratista, por su parte, nombrará un responsable técnico de medio ambiente que se encargará de la ejecución de las medidas correctoras y de sus condiciones.

La realización del seguimiento se basará en la formulación de indicadores que proporcionarán, de forma cuantificada y simple en la medida de lo posible, la realización de las medidas previstas y sus resultados; pueden existir, por tanto, dos tipos de indicadores:

Indicadores de realizaciones, que miden la aplicación y ejecución efectiva de las medidas correctoras.

Indicadores de eficacia, que miden los resultados obtenidos con la aplicación de la medida correctora correspondiente.

Estos indicadores se acompañarán de umbrales de alerta que señalen el valor a partir del cual deben entrar en funcionamiento los sistemas de prevención y/o seguridad que se establecen en el PVA.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

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, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Continuidad de la A-40. Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, tramo: conexión entre la autopista AP-41 Y LA N-400 concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1 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 del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 8 de noviembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

