

principales, el acceso a fincas privadas con un carril lateral y el paso de ganado de la vía pecuaria Vereda de Puertollano. Señala que el paso de la carretera CM-4110 debe ser suficientemente amplio. Solicita que todo el trazado sea autovía, incluido el túnel. Indica la necesidad de establecer pantallas visuales y barreras acústicas en ambos lados de la carretera en las proximidades del enlace con la C-424.

D. Raimundo García Rubio señala que será seccionada una parcela de su propiedad, solicitando mantener los recursos de agua y energía eléctrica en las nuevas parcelas resultantes.

Repsol Petróleo, S.A. señala el cruce de una línea eléctrica.

La Federación de Empresarios de Puertollano, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ciudad Real, la Asociación Provincial de Empresarios de Transportes de Mercancías de Ciudad Real y la Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Ciudad Real presentan una alegación conjunta. Consideran la alternativa C como la más adecuada para el interés general de la comarca. Señalan que se debe estudiar el acceso Norte a Puertollano, y permitir el acceso a los polígonos industriales en la confluencia de los términos de Argamasilla y Puertollano, adecuar la variante a los PGOU y PAU de los municipios y evitar el efecto barrera en el paso de caminos, estudiar la ampliación del enlace con la carretera de Almodóvar C-424, diseñar los elementos estructurales, en especial el túnel, para poder ampliar a autovía, estudiar una ampliación de la variante desde la salida del túnel hasta la N-420. Concluye considerando la variante esencial para el desarrollo de la comarca, y solicita prioridad en la conversión en autovía.

La Asociación de Vecinos «Las Mercedes» solicita un enlace con su barrio, a la entrada o salida del túnel, y que se considere una sección mayor en dicho túnel para permitir la construcción de una autovía.

D.<sup>a</sup> María del Carmen Morejudo Rodríguez señala la afección a una finca de su propiedad.

D. Manuel Padilla Castilla y 37 vecinos más de Puertollano solicitan prolongar la autovía hasta el enlace de la carretera de Almodóvar.

D. Manuel Muñoz Montero considera más adecuada la opción E, indicando que las restantes (A, B, C y D) supondrán que la actual variante del Minero seguirá sufriendo el paso de mercancías peligrosas junto a las casas.

La Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A. señala que el proyecto puede afectar al poliducto Puertollano-Almodóvar del Campo, que presenta diversas servidumbres y prohibiciones.

D. Rafael Hinojosa Arriaga y D. David Manzanares Fúnez presentan alegaciones idénticas, considerando más adecuada la solución E, por discurrir por el término municipal de Puertollano, conectar con el complejo industrial y no afectar al crecimiento del municipio, que se vería estrangulado por la opción C. Señalan asimismo que discurre por una zona deprimida de escaso valor, mientras que la opción C cruza una sierra de alto nivel ecológico. Concluyen señalando que la opción C afecta a propiedades de los alegantes.

**18011** *RESOLUCIÓN de 4 de agosto de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la «Autovía Levante-Extremadura. N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Puntos kilométricos 160 al 198. Tramo: Puertollano-Ciudad Real. Provincia de Ciudad Real, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento».*

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

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, modificado por el Real Decreto 1646/1999, de 22 de octubre, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 26 de febrero de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del estudio informativo de la «Autovía Levante-Extremadura. N-420 de Córdoba a Tarragona

por Cuenca. Puntos kilométricos 160 al 198. Tramo: Puertollano-Ciudad Real. Provincia de Ciudad Real», de clave EI-1-CR-23, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fechas 16 de julio y 24 de noviembre de 1997, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» (21 de julio de 1998) y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ciudad Real» (22 de julio de 1998), en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

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

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 3 de febrero de 1999, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, para que se formulase la declaración de impacto ambiental.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras el estudio de la modificación de la alternativa propuesta con objeto aprovechar el corredor de la actual N-420 y evitar el tránsito de la autovía por una zona de bosque y dehesa de encinas, adoptando la alternativa A1 entre el arroyo de la Ubreba y la urbanización los «Álamos», y con objeto de minimizar la afección sobre la laguna Blanca, alejando hacia el sur el cruce de la autovía con la línea del AVE. Con fecha 18 de abril de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió el ajuste de trazado con las citadas modificaciones. La segunda de las modificaciones, en el inicio de la variante de Puertollano, permite que la autovía discurra a una distancia mínima de 1.500 metros, en dirección sur, de la laguna Blanca. Ambas modificaciones se encuentran recogidas en la primera condición de la presente declaración.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de «Autovía Levante-Extremadura. N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Puntos kilométricos 160 al 198. Tramo: Puertollano-Ciudad Real. Provincia de Ciudad Real».

#### Declaración de impacto ambiental

La presente declaración de impacto ambiental se formula únicamente sobre el tramo de autovía de la N-420 entre Ciudad Real (enlace de la carretera de Miguelturna y la variante sur de Ciudad Real) y Puertollano (enlace con la N-420 entre la urbanización «Los Álamos» y Puertollano). La actuación contemplada en el estudio informativo, consistente en duplicar la variante de Puertollano desde su conexión con el tramo de autovía Ciudad Real-Puertollano hasta el cruce del río Tirteafuera (4.300 metros) y realizar un nuevo acceso norte a Puertollano de 2.500 metros con características de autovía, será incluida en la declaración de impacto ambiental que se formule sobre el estudio informativo de la variante de Puertollano.

Examinada la documentación contenida en el expediente, por la presente declaración de impacto ambiental se establece que la redacción del proyecto de construcción, y la posterior ejecución y explotación, deberán cumplir lo especificado en el estudio de impacto ambiental y en las siguientes condiciones:

##### 1. Adecuación ambiental del proyecto

El trazado propuesto, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el trazado definitivo

del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes términos:

La alternativa A7, seleccionada por el estudio informativo, se modificará a partir del punto kilométrico 23,500 adoptándose la alternativa A1 con la necesaria conexión entre ambas. La alternativa cruza la N-420 en el kilómetro 170,5 y discurre posteriormente entre la N-420 y el ferrocarril, hasta el punto kilométrico 29,000, aproximadamente.

A partir de este punto, con el fin de evitar la afección a la laguna Blanca y a las urbanizaciones situadas en las márgenes de la carretera N-420, el trazado girará en dirección sureste, volviendo a cruzar la carretera nacional, bordeando por el este la urbanización «Los Álamos» para entroncar de nuevo con la carretera en la intersección con la variante de Argamasilla de Calatrava (kilómetro 165,3) de la N-420.

Posteriormente, ya formando parte de la variante de Puertollano, el trazado continuará en dirección sureste para incorporarse, tras cruzar el ferrocarril, al trazado de dicha variante que figura en el estudio informativo de clave EI-4-CR-21.

Esta adecuación de trazado permite, en cualquier caso, la conexión con las soluciones C o E de la variante de Puertollano, e incluso con la actual N-420, por lo que no condiciona la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la Variante de Puertollano (EI-4-CR-21).

Entre los puntos kilométricos 0,000 y 10,500, donde está prevista la duplicación de calzada, se aprovechará como calzada de la autovía la carretera existente. Con objeto de disminuir la ocupación de suelo y la afección a las edificaciones colindantes, la mediana será la mínima prevista en la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras («Boletín Oficial del Estado» de 2 de febrero de 2000).

Entre los puntos kilométricos 21,000 y 23,000, donde el trazado discurre próximo a zonas de interés ecológico por la vegetación y la fauna existentes, el trazado se proyectará de forma que la altura de los desmontes y terraplenes sea la menor posible y que se minimice la afección a la vegetación natural (matorral y arbolado), existente en las lomas situadas al oeste (cerro de La Moyana) y al este del trazado. Más en concreto, se evitará toda afección al bosque de encinas y al matorral existentes en la loma situada al este del trazado y se minimizará la afección a la vegetación natural de la Moyana, situada al oeste del trazado. Con este objetivo, en este tramo la mediana será la mínima prevista en la vigente Instrucción de Carreteras, siempre que sea técnicamente viable y compatible con la seguridad vial. Con el mismo objetivo, el proyecto de construcción valorará la oportunidad de ajustar el trazado, desplazándolo ligeramente hacia el oeste, con lo que se conseguiría alejar la autovía del yacimiento arqueológico número 12, ladera de la Moyana, disminuir la ocupación de encinar-matorral, facilitar la ejecución del paso de fauna a que se refiere la condición 4 y evitar interferencias con el gasoducto.

Con objeto de disminuir la fragmentación del territorio, el efecto barrera y la afección a las edificaciones, a partir de la zona en que se pasa de la alternativa A7 a la A1 (punto kilométrico 26,500 de esta última), el trazado se proyectará de forma que discurra la mayor longitud posible entre la carretera N-420 y el ferrocarril y lo más próxima posible a éste, teniendo en cuenta los condicionantes técnicos del trazado y la afección a las edificaciones situadas en la margen derecha de la carretera nacional.

Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología y al paisaje, entre los arroyos de Valdeconejos y cañada de Santa María se elevará la rasante para adaptarla más al terreno.

Con objeto de disminuir la afección acústica y la intrusión visual de la nueva infraestructura sobre zonas habitadas en los tramos de autovía de nuevo trazado en los que discurre próxima a éstas, el trazado se proyectará preferentemente en desmonte y, siempre que sea técnicamente posible, al menos, a 200 metros de las edificaciones más próximas. En las zonas próximas a las edificaciones donde el trazado no pueda ir en desmonte se dispondrán caballones de tierra de 2 metros de altura en la margen correspondiente de la autovía para conseguir los mismos objetivos. La zona más sensible desde este punto de vista es la comprendida entre la incorporación a la alternativa 1 (punto kilométrico 26,500 de ésta) y el final del trazado, especialmente en las proximidades de la urbanización «Los Álamos».

## 2. Localización de canteras, zonas de préstamos, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares. Definición de zonas de exclusión y zonas recomendadas

Según el estudio informativo, la alternativa A7 precisa de 379.729 metros cúbicos procedentes de préstamos y produce 246.978 metros cúbicos con destino a vertedero. Considerando que la autovía discurre por una zona inventariada por la SEO/BirdLife como área importante para las Aves número 206 «Campo de Calatrava» y próxima a áreas de interés

ambiental y yacimientos arqueológicos, el proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano, de escala no inferior a 1:5.000, de localización de todas las canteras, zonas de préstamos, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.

El emplazamiento final de dichas canteras, zonas de préstamos, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares 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. Dicho estudio considerará como zonas de exclusión los siguientes espacios:

Yacimientos arqueológicos inventariados.

Zonas de geomorfología volcánica.

Zonas situadas a menos de 1.000 metros del perímetro de la ZEPA número 157 del Campo de Calatrava.

Zonas situadas a menos de 1.000 metros del perímetro del LIC número ES4220005 de las lagunas volcánicas de Caracuel, La Carrizosa y La Perdiguera.

Zonas situadas a menos del 1.000 metros del manantial de los Naranjales y de la laguna Blanca.

Encinar-olivar de la dehesa de El Chaparral.

Riberas del río Jabalón y cauces de los arroyos de Valdeconejos, cañada de Santa María y la Ureba.

Zonas de interés ecológico, recogidas en el capítulo 9.4 del estudio de impacto ambiental, que albergan hábitats naturales de interés comunitario según la Directiva 92/43/CEE.

El estudio específico de emplazamientos considerará como zonas prioritarias de ubicación de vertederos las canteras abandonadas existentes en el entorno del proyecto. En consecuencia, dicho estudio incluirá un inventario de canteras abandonadas y decidirá sobre la oportunidad de utilizarlas como vertederos.

Las canteras utilizables para la ejecución del proyecto deberán estar legalizadas y con planes de restauración aprobados.

## 3. Protección y conservación de los suelos

El proyecto de construcción incluirá un estudio de los suelos afectados por el trazado, en el que sean delimitados con suficiente detalle aquellos de mayor calidad agrológica, debiéndose estimar, asimismo, el espesor de la capa utilizable como tierra vegetal. Tras la realización de este estudio, y con objeto de minimizar la afección sobre las áreas con suelos de mayor capacidad agrológica, se jalonará la zona de ocupación estricta del trazado con anterioridad al inicio del desbroce, limitándose ésta, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la autovía. El jalonado comprenderá, en las mismas condiciones, los caminos de acceso y las instalaciones auxiliares. La circulación de personal y maquinaria se restringirá a la zona acotada.

En las zonas afectadas temporal o permanentemente por la actuación y constituidas por suelos naturales susceptibles de utilización como tierra vegetal, se recuperará la capa superior de los mismos para su posterior utilización en los procesos de restauración. Por lo que se refiere a las condiciones de acopio, mantenimiento y reutilización de dichos suelos, éstas estarán definidas en detalle en el Pliego de Condiciones Técnicas Particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de las propiedades agrológicas de los suelos.

## 4. Protección de la vegetación y de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, minimizando la fragmentación de hábitats y el efecto barrera de la nueva infraestructura, se adoptarán las siguientes medidas:

a) El proyecto de construcción incorporará los siguientes pasos de fauna:

En el punto kilométrico 21,700, paso exclusivo de fauna superior de, al menos, 20 metros de anchura. Para ello, se bajará la cota de la rasante de forma que discurra en un desmonte de altura suficiente en la zona del paso previsto. Dicho paso deberá disponer de limitación de acceso a vehículos, barreras opacas laterales, capa de suelo revegetable y tratamiento de restauración vegetal específico.

Entre el punto kilométrico 18,500 y el punto kilométrico 19,900, paso de fauna, inferior o superior de, al menos, 20 metros de anchura. La ubicación de dicho paso se decidirá considerando el efecto sinérgico que la nueva autovía puede generar conjuntamente con la línea del AVE. Dicho

paso podrá utilizarse como restitución de la vereda del arroyo de Santa María o como adecuación de la OD 23 como paso de fauna.

Las estructuras sobre el arroyo de Valdeconejos (punto kilométrico 14,750), arroyo de Cañada de Santa María (punto kilométrico 16,900), arroyo en el punto kilométrico 23,400 de la alternativa A7 (cuyo cruce deberá desplazarse hacia el oeste para adoptar la alternativa A1) y arroyo de la Ubrega en el punto kilométrico 25,100 de la alternativa A1, para las que el estudio informativo prevé una obra de drenaje especial, se dimensionarán con una anchura mínima de 25 metros. Si, como consecuencia de la definición del trazado en el proyecto de construcción, se obtuvieran alturas de terraplenes en los estribos de las estructuras superiores a 12 metros, la longitud de dichas estructuras se aumentará hasta conseguir que los terraplenes no superen la citada altura.

b) Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal.—Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

c) Adecuación de cerramientos.—Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Con objeto de evitar afecciones a las áreas constituidas por vegetación natural, correspondientes, esencialmente, a encinares, matorrales y vegetación higrófila, el acceso a dichas áreas será limitado mediante jalonamiento, en las mismas condiciones que las señaladas en la condición 3. En ningún caso, la afección a las áreas de vegetación natural superará el ancho de la autovía. Se prestará especial atención a la prevención de afecciones en las siguientes áreas, ocupadas por formaciones de vegetación natural:

Puntos kilométricos 12,900 a 13,100, formaciones higrófilas asociadas al río Jabalón.

Puntos kilométricos 16,800 a 17,000, formaciones higrófilas asociadas al arroyo de la Cañada de Santa María.

Puntos kilométricos 19,300 a 19,500, formaciones de matorral-encinar de los cerros volcánicos de Caracuel.

Puntos kilométricos 21,400 a 21,900, formaciones de encinar-matorral del cerro de la Moyana y adyacentes.

Considerando que el trazado propuesto discurre en su práctica totalidad por un área inventariada como IBA (área importante para las aves) y, en su parte inicial, se mantiene relativamente próximo a un área, comprendida en la anterior, catalogada como ZEPA (Campo de Calatrava), esencialmente debido al interés de su avifauna esteparia, se plantea como objetivo prioritario minimizar la afección sobre la misma. En este sentido, no se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras y otras actividades generadoras de elevado ruido durante la época de celo, nidificación y cría, con objeto de asegurar el éxito reproductivo de las poblaciones afectadas, medidas que serán de especial aplicación en las áreas consideradas de presencia frecuente de avutarda («Otis tarda»), lo que corresponde al entorno próximo a la dehesa del Chaparral (puntos kilométricos 8,700 a 10,500) y al manantial de los Naranjales (puntos kilométricos 17,500 a 18,700). Los periodos de celo, nidificación y cría corresponden, en su etapa de mayor sensibilidad, a los comprendidos entre la primera semana de marzo y la última de junio.

##### 5. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la construcción de las obras, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadiana, las siguientes medidas:

a) Medidas preventivas y de control necesarias para evitar afecciones a las líneas de drenaje y a la calidad de las aguas durante la realización de las obras.

b) En ningún caso, se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directamente al terreno o a los cursos de agua. Los vertidos se gestionarán de acuerdo a la normativa aplicable, lo que deberá estar recogido en el proyecto de construcción.

c) Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención, que retengan los sedimentos terrosos producidos por la obra.

d) Se construirán balsas de decantación y desbaste provisionales durante las obras para la recogida de las aguas de drenaje de los parques de maquinaria y zonas de instalaciones. Estas aguas sólo podrán ser ver-

tidas a los cursos de agua, si no superan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a los vertidos.

e) Se aplicarán otros tipos de tratamiento de depuración, si el seguimiento analítico de los efluentes de las balsas de decantación y desbaste arroja valores próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. Para ello, el Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

Por lo que se refiere a la construcción de puentes, viaductos y obras de drenaje sobre cursos de agua, la franja de afección al cauce se limitará al ancho de la autovía. Las pilas se localizarán fuera del cauce y a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, cuando ésta exista.

En relación con las aguas subterráneas, habrá de realizarse, con anterioridad a la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un estudio específico en las áreas consideradas de mayor interés hidrogeológico, con objeto de que las nuevas actuaciones no supongan alteraciones zonales del acuífero aluvial. El estudio hidrogeológico deberá analizar la posible afección a pozos de abastecimiento, tanto en relación con la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, y estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción. Se considerara como puntos de interés, que habrán de ser excluidos de cualquier tipo de actuación derivada de la ejecución de la solución elegida, la laguna de Caracuel, las lagunas existentes en la carretera de Villamayor de Calatrava y la laguna Blanca, así como sus respectivas cuencas de recepción de aguas pluviales. Igualmente, son enclaves de especial interés los puntos de agua existentes, inventariados en el estudio de impacto ambiental: Manantial de los Naranjales, fuente de los Carrascales, pozo de la Dehesa y pozo de Vilche y, asimismo, los aluviales del río Jabalón, del arroyo de Valdeconejos, del arroyo de la Cañada de Santa María, del arroyo de la Cañada del Platero y del arroyo de la Ventilla.

##### 6. Protección acústica

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad de la autovía a edificaciones en la zona sur de Ciudad Real, al núcleo y urbanizaciones de Poblete y a la urbanización «Los Álamos».

Dichas medidas de protección acústica consistirán en barreras antirruído, no siendo aceptables pantallas arbóreas por su escasa efectividad en la atenuación del ruido. Se evitará el empleo de pantallas transparentes, por la afección a la avifauna que conllevan.

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

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los siguientes, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las edificaciones:

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

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

En cuanto a zonas hospitalarias, centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas, se deberá garantizar que la actividad a la que estén destinadas no sufra alteraciones por motivos acústicos.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar o suplementar medidas mitigadoras.

##### 7. Protección del patrimonio cultural

El proyecto de construcción incorporará, en coordinación con la Dirección de General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y considerando el elevado interés arqueológico del entorno de la N-420, un plan de prospección

arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos.

Dicha prospección se llevará a cabo con especial intensidad en las áreas de elevado interés afectadas directamente, o muy próximas, al trazado previsto. Estas áreas corresponden a los yacimientos arqueológicos situados en el entorno de los puntos kilométricos 12,900 a 13,200, Cortijada de la Torrecilla, 14,300 a 15,000, arroyo del Fraile y de Valdeconejos, 23,100 a 24,000, ladera de la Moyana, así como en las áreas situadas entre los siguientes puntos kilométricos, donde se prevé la presencia de yacimientos arqueológicos: 3,900 a 4,500 y 5,000 a 5,700, al norte de Poblete, y 7,400 a 8,000, en la Variante de Poblete.

El ámbito de acción de la prospección comprenderá, como mínimo, una banda de 100 metros a ambos lados, contados a partir del límite exterior de la zona de obra de la alternativa seleccionada. La Memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que, además, incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

#### 8. Continuidad de los servicios existentes y reposición de vías pecuarias

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura, se garantizará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y otras medidas complementarias, la continuidad de caminos rurales, carreteras, gasoducto, oleoducto, captaciones de agua potable, infraestructuras de riego y eléctricas, así como de cualquier otro servicio afectado. En el proyecto de construcción se incluirá un estudio de la permeabilidad de la infraestructura en relación con las actividades socioeconómicas características de la zona, manteniendo los oportunos contactos con los Ayuntamientos.

La reposición de líneas de comunicación, carreteras, caminos rurales y otras infraestructuras se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los Ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, minimizando la longitud de los recorridos y, genéricamente, la ocupación de terrenos que conlleva.

El proyecto de construcción incorporará, en coordinación con la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, la reposición de las vías pecuarias afectadas, de forma que se garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y su itinerario, así como de los demás usos compatibles y complementarios. Según el estudio de impacto ambiental, las vías pecuarias afectadas por el proyecto son la colada de Ciudad Real en el punto kilométrico 4,000 y la vereda del arroyo de Santa María en el punto kilométrico 18,700. En la restitución de esta última vereda se considerará lo establecido en la condición 4.

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

El proyecto de construcción detallará las medidas a adoptar para la defensa contra la erosión, así como para la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el referido proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, con planes específicos detallados para cada uno de los siguientes: Taludes de desmonte, taludes de terraplén, medianas, pasos sobre ríos y cauces menores y obras de fábrica. Igualmente, se incluirán propuestas detalladas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares y otros elementos menores.

Como áreas singulares para las que se definirá una propuesta específica de tratamiento paisajístico integral, se incluyen las áreas afectadas correspondientes a las formaciones volcánicas (entorno de Poblete y de Caracuel de Calatrava), a las áreas de vegetación natural de la Sierra de Perabad, Moyana, y de cerros adyacentes, y a los siguientes cauces y su entorno inmediato: Río Jabalón, arroyo de Valdeconejos, arroyo de la Cañada de Santa María, arroyo de la Cañada del Platero y arroyo de la Ventilla.

Debido a los importantes desmontes y terraplenes generados por la solución elegida, serán objeto de tratamiento paisajístico específico las siguientes áreas:

Puntos kilométricos 10,800 a 11,100, área de importantes desmontes.

Puntos kilométricos 12,800 a 13,600, entorno del viaducto sobre el río Jabalón.

Puntos kilométricos 14,300 a 17,300, área con sucesión de importantes desmontes y terraplenes, incluyendo el paso sobre el arroyo de Valdeconejos y el arroyo de la Cañada de Santa María.

Puntos kilométricos 18,600 a 21,200, área con importantes desmontes y terraplenes, con elevado valor paisajístico y fuertes pendientes.

Puntos kilométricos 21,900 a 22,400, terraplén.

Puntos kilométricos 23,200 a 24,400, terraplén y pasos de los arroyos de la Ubreba y arroyo de la Cañada del Platero.

Los taludes se diseñarán, con carácter general, en función de los elementos geotécnicos de seguridad y características paisajísticas de su entorno. La morfología resultante para taludes de desmonte y de terraplén será preferentemente de 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, con objeto de minimizar el impacto paisajístico y favorecer los procesos de revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas ambientales de éstos.

En el mencionado proyecto se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de las implicaciones paisajísticas de los taludes y la disponibilidad de tierra vegetal, siendo las áreas prioritarias, por su mayor interés paisajístico, las correspondientes a las formaciones volcánicas (entorno de Poblete y de Caracuel) y el entorno de la Sierra de Perabad. La tierra vegetal a emplear corresponderá preferentemente a la propia extraída en cada una de las áreas mencionadas.

Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, bien la superficie a ocupar por la traza o bien los viales existentes. Una vez terminadas las obras, los accesos se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, habrán de figurar convenientemente especificados en el proyecto de construcción.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la autovía. Su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

#### 10. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio o actuación 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, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta,

inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

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

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

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Ubicación de canteras, zonas de préstamos, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, conforme a las zonas de exclusión, a que se refiere la condición 2.

Jalonamiento de zonas de alta capacidad agrológica y hábitats singulares, a que se refieren las condiciones 3 y 4.

Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica, a que se refiere la condición 5.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 7.

Medidas de mantenimiento de los servicios existentes, a que se refiere la condición 8.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre medidas de protección y conservación de los suelos, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección de la vegetación y de la fauna y estado final de pasos de fauna, cunetas, drenajes y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 5.

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

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la continuidad de los servicios existentes y restitución de vías pecuarias, a que se refiere la condición 8.

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

Programa de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos de fauna, cunetas y drenajes, y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

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

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 11. Documentación adicional

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

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

Estudio ambiental de localización de canteras, zonas de préstamos, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares, con definición de zonas de exclusión y zonas recomendadas, a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección y conservación de suelos, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de pasos de fauna, adecuación de cunetas, obras de drenaje longitudinal y cerramientos, y medidas relativas a la protección de la vegetación y la fauna, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a que se refiere la condición 5.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación ante la aparición de posibles yacimientos arqueológicos no inventariados, a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas al mantenimiento de los servicios existentes y proyecto de restitución de vías pecuarias, a que se refiere la condición 8.

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

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

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

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

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

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 4 de agosto de 2000.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

### ANEXO I

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha .....	
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	
Gobierno Civil de Ciudad Real .....	
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente .....	X
Dirección Provincial del Ministerio de Fomento en Ciudad Real.	X
Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .....	X
Consejería de Educación y Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .....	X
Diputación Provincial de Ciudad Real .....	
Centro de Investigación Agraria de Albaladejito. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .....	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .....	X
Instituto Tecnológico Geominero de España .....	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir .....	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana .....	
Ayuntamiento de Alcolea de Calatrava .....	
Ayuntamiento de Argamasilla de Calatrava .....	X
Ayuntamiento de Cañada de Calatrava .....	
Ayuntamiento de Caracul de Calatrava .....	
Ayuntamiento de Ciudad Real .....	
Ayuntamiento de Corral de Calatrava .....	
Ayuntamiento de Miguelturra .....	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Poblete .....	
Ayuntamiento de Villamayor de Calatrava .....	
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural. La Puebla de Montalbán .....	
Asociación Ecologista Litra. Daimiel .....	
Centre Excursionista de Valencia .....	
Colectivo Ecologista Masiega. Ciudad Real .....	
Colectivo Naturalista Jabalón. Miguelurturra .....	
Federación Nacional de Comunidades de Regantes .....	
Grupo Ecologista Cantueso. Piedrabuena .....	X
Grupo Lobo. Museo Nacional de Ciencias Naturales. Madrid .....	X
Organización Ecologista Cabañeros. Ciudad Real .....	
Sociedad Española de Ornitología .....	X
Asociación Naturalista para la Defensa de Castilla-La Mancha (ADECAM). Toledo .....	
Colectivo Ecologista Valle de Alcudia (CEVA). Puertollano .....	
ADENA .....	
AEDENAT .....	
CODA .....	
FAT .....	

El contenido ambiental relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza indica que el área de proyecto no coincide en todo o en parte con territorio protegido por alguna figura legal establecida en la Ley 4/1989. Sin embargo, indica la existencia entre las comunidades vegetales de la zona, de las cuales acompaña una relación, de hábitats incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE.

Informa, además, que no se han localizado especies de fauna y flora incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas ni en anexos de Directivas y Convenios Internacionales de Conservación.

Considera que la solución más apropiada es la denominada Corredor 1, desestimando los otros dos corredores e indicando que se debe solventar el paso por las formaciones de matorral localizadas al norte del arroyo Ubreba.

La Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que la zona afectada por el trazado presenta un alto interés geológico y geomorfológico al tratarse de una zona con gran abundancia de formaciones y estructuras volcánicas en un buen estado de conservación.

Indica que el Plan de Conservación del Medio Natural de Castilla-La Mancha establece la prioridad en la conservación de los recursos geomorfológicos y, de forma singular, a las formaciones localizadas en el Campo de Calatrava y, como consecuencia, establece la importancia del control de la ubicación de las canteras para materiales de obra y rellenos de terraplén, con el fin de evitar la afección a los afloramientos volcánicos de interés.

También se destaca la existencia de humedales en la zona, como la laguna de Caracuel, afectada por el Corredor 3 y próxima al Corredor 2, donde se indica la presencia de especies de flora y fauna incluidas en los anexos de las Directivas 92/43/CEE y 79/409/CEE, respectivamente.

Menciona la existencia de una zona de gran importancia para las aves esteparias en la Comarca del Campo de Calatrava, con presencia de avutarda, sisón, ortega, ganga y alcaraván, no estando afectada por ninguno de los corredores previstos.

En lo referente a las vías pecuarias, puntualiza que se deberán garantizar los pasos para ganado, según se establece en la Ley 3/1995.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa de la existencia de varios yacimientos arqueológicos localizados en la zona objeto de estudio, sin descartarse la posibilidad de aparición de nuevos yacimientos.

El Servicio de Medio Ambiente de la Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de Ciudad Real descarta el trazado del Corredor 3 e indica que el Corredor 2 afecta a formaciones volcánicas ya afectadas por las obras de la variante de Poblete, mientras el Corredor 1 afecta a varias manifestaciones volcánicas en buen estado de conservación.

Informa que en la Memoria-resumen no se incluye el acceso a Puertollano. Por si se tratase de un error, envía una relación de los terrenos forestales particulares, mayoritariamente repoblaciones de pinos («Pinus pinaster» y «P. pinea») posiblemente afectados.

Señala que no se prevé alteración del mantenimiento hídrico de las diferentes lagunas por la afección a las zonas húmedas e igualmente indica la existencia de pequeñas lagunas temporales de cierto interés para la alimentación de las aves acuáticas en el área comprendida entre la laguna de Caracuel y Puertollano, no incluidas en el estudio.

El Servicio del Agua de la Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de Ciudad Real descarta el Corredor 3 y considera como más adecuado el Corredor 2, al ser su trazado casi coincidente con la N-420, discurriendo por zonas urbanas y degradadas.

Indica que el Corredor 1 atraviesa zonas volcánicas cercanas al núcleo de Ciudad Real. Igualmente, afecta a la dehesa del Chaparral, que califica como de alto valor intrínseco por el buen estado de su vegetación leñosa. Propone el estudio de una alternativa que utilice el trazado del Corredor 2 desde Ciudad Real hasta el cruce con el río Jabalón y continúe por el Corredor 1.

Indica que en el estudio de impacto ambiental se deberán considerar las afecciones a cauces superficiales y a zonas húmedas, afecciones a las estructuras volcánicas, inventario de zonas de encinar afectadas, impacto paisajístico, sonoro y efecto barrera para la fauna, medidas de restauración vegetal de taludes y medidas correctoras, y afección a las vías pecuarias (principalmente cañadas de Santa María y Platera).

El Instituto Tecnológico Geominero de España elabora un informe sobre la Memoria-resumen del proyecto, en el que considera razonable descartar el Corredor 3 y considera que el Corredor 1, a priori, es el más viable, por transcurrir más alejado de espacios con interés arqueológico y geomorfológico.

Realiza las siguientes sugerencias para la elaboración del estudio de impacto ambiental: Elaboración de inventarios de especies animales y vegetales afectadas con especial atención a las especies acuáticas presentes en el área, realización de las medidas preventivas que eviten la afección al cauce del río Jabalón y creación de pasos de fauna, localización de escombreras y canteras actualmente en actividad, control de la contaminación atmosférica (ruidos y polvo) en la fase de construcción y almacenamiento de residuos, considerando la mayor integración posible, mediante revegetación.

El Ayuntamiento de Argamasilla de Calatrava indica que cualquiera de las alternativas de trazado propuesto tendrá que cruzar el río Tirta fuera, que pertenece a la cuenca del Guadiana.

El Grupo Ecologista Cantueso manifiesta que el trazado más idóneo es el paralelo a la línea del AVE, y propone una serie de medidas correctoras referentes a: El control de la contaminación atmosférica (ruido, vibraciones y polvo) durante la fase de construcción, incluyendo la colocación de pantallas acústicas en las proximidades de las viviendas; el movimiento de tierras y estabilización de taludes; cartografía de la ubicación de escombreras, vertederos, préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de servicio, procediendo a la recuperación ambiental de estas zonas; el acotado de áreas de alto valor natural o geológico; la recuperación ambiental de las áreas afectadas, realizando la retirada y almacenamiento de la tierra vegetal, la elección de especies autóctonas para la restauración vegetal, la realización de un programa de seguimiento y vigilancia durante, al menos, cuatro años; la realización de pasos de fauna y medidas para permitir la permeabilidad de esta construcción a los movimientos de fauna; la restitución de las vías pecuarias afectadas, y la prospección arqueológica para catalogación del patrimonio arqueológico.

El Grupo Lobo remite un informe sobre la situación actual del lobo en el área afectada por el trazado. Informa del estado de rareza extrema de la especie en el entorno y recomienda el mantenimiento de la comunicación que representan las pequeñas sierras existentes en este área.

Informa que la autovía también afectará a otros mamíferos incluidos en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, ocasionando un efecto barrera muy lesivo para un ecosistema tan frágil y valioso como el presente en la zona.

Incluye un listado de áreas incluidas en el Inventario Nacional de Hábitats de Interés Comunitario y afectadas por los corredores propuestos.

Indica que se deberán tener en cuenta medidas correctoras en la banda de coincidencia entre el trazado del AVE y la autovía, donde se potenciará el efecto barrera. Propone pasos de fauna en los siguientes puntos: Corredor 1 entre los puntos kilométricos 194,000-195,000 de la vía y entre los puntos kilométricos 177,000-178,000 de la N-420; Corredor 2 entre los puntos kilométricos 176,000-177,500 y 178,000-179,000 de la N-420.

La Sociedad Española de Ornitología considera que el proyecto afecta directamente a una zona catalogada por la SEO/Birdlife como área de Importancia para las aves «Campo de Calatrava-Puertollano», donde se encuentran presentes especies mencionadas, entre otros catálogos, en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE, como Cernícalo primilla, Avutarda, Sisón, Ganga, Alcaraván y Cigüeña blanca, siendo, para las dos primeras especies citadas, el único núcleo de importancia dentro de la provincia

de Ciudad Real. Estas especies podrían verse afectadas por el trazado del Corredor 1, que recorre zonas querenciosas para ellas. Indica que parte de la zona afectada está considerada como Hábitat de Interés Comunitario, según la Directiva 92/43/CEE, y susceptible de ser incluida en la Red Natura 2000.

Considera que el corredor más adecuado para el mantenimiento de los valores naturales del área es el Corredor 2 por su proximidad al trazado de la N-420, proponiendo que en los puntos donde se aleja de ésta, deberá ceñirse al trazado actual de la N-420, para no afectar áreas como el manantial de los Naranjales.

Recomienda que la realización de obras debería tener lugar durante la época de menor impacto para las aves. Igualmente, recomienda que para la restauración de la cubierta vegetal se consideren especies autóctonas, considerando la singularidad de la zona, y realizando una adecuación de los márgenes de los ríos afectados compatible con la fauna y la flora ribereña existente actualmente en ellos.

## ANEXO II

### Resumen del estudio informativo

La Memoria Resumen correspondiente a la fase A del estudio informativo EI-1-CR-23 contempla tres corredores, denominados 1, 2 y 3, de los cuáles, el Corredor 3 fue descartado en la propia Memoria Resumen para su estudio en futuras fases, por presentar desfavorables condiciones técnicas y ambientales. Los corredores descritos en la Memoria Resumen se refieren exclusivamente a la parte del trazado sobre la que se plantearán alternativas, por lo que su inicio coincide con el acceso a Puertollano, dirigiéndose los mencionados corredores hacia el norte, en dirección a Ciudad Real. El punto de inicio corresponde aproximadamente al punto kilométrico 168 de la actual N-420.

El Corredor 1 discurre paralelo a dicha carretera hasta el entorno del punto kilométrico 173. Bordea el cerro de La Moyana por el este, aproximándose por el oeste al núcleo de Cañada de Calatrava. Desde esta zona, el corredor 1 se mantiene aproximadamente paralelo a la línea del tren de alta velocidad hasta alcanzar el enlace de Miguelturra, donde finaliza.

El Corredor 2 se adecua, de forma general en su trazado, al actual corredor de la carretera N-420, discurre por el pasillo existente entre el cerro de La Moyana y la laguna de Caracuel, aproximándose al núcleo de Caracuel de Calatrava, que deja al oeste. En paralelo a la N-420, continúa hasta el entorno de Poblete, ajustándose, desde las proximidades de la subestación, al trazado de la variante de esta localidad, a un tramo de la N-420, y a la variante sur de Ciudad Real, finalizando, igualmente, en el enlace de Miguelturra.

El estudio informativo plantea, en su fase B, el establecimiento de distintas alternativas de trazado dentro de los corredores seleccionados en la fase A anteriormente descritos, su definición, valoración y la comparación entre las mismas para la selección de la opción considerada óptima, según análisis multicriterio. Ha sido tenida en cuenta, en todo caso, la adecuada coordinación de este estudio con el de clave EI 4-CR-21 «Carretera N-420, de Córdoba a Tarragona. Puntos kilométricos 150 a 173. Variante de Puertollano». Según las anteriores consideraciones, han sido definidas, en la fase B, 8 alternativas de trazado, denominadas A.1 a A.8. Cuatro de ellas, las de número impar, conectan con la solución C de la citada variante; las cuatro de número par lo hacen con la solución E de la misma.

Las alternativas A1 y A2 discurren dentro de la zona definida en el Corredor 2; las alternativas A.5 y A.6 discurren dentro del Corredor 1, mientras que las A.3 y A.4 son soluciones de intercambio entre ambos corredores en el entorno de Poblete, y las A.7 y A.8, constituyen intercambios de corredor en el entorno de Perabad. Todas las alternativas comienzan en el enlace actual de la carretera de Miguelturra con la variante de Ciudad Real.

La alternativa A.1 consiste en una duplicación de la actual variante de Ciudad Real hasta su enlace con la antigua N-420. Desde este punto discurre, en nuevo trazado, paralela a esta carretera hasta el inicio de la variante de Poblete a lo largo de la cual se propone de nuevo una duplicación. Cruza la N-420 a la altura de la estación de Poblete, y continúa en dirección a Corral de Calatrava. Cruza de nuevo la N-420 al este de Caracuel de Calatrava y se mantiene prácticamente en paralelo y al sur de la citada carretera, hasta cruzarla de nuevo a la altura de su punto kilométrico 170, manteniéndose al norte de la misma y enlazando finalmente con la solución C del estudio informativo de la variante de Puertollano.

La alternativa A.2 coincide en su trazado con la A.1 hasta el entorno de Caracuel de Calatrava, desde donde, manteniéndose al sur de la N-420, enlaza con la solución E de la variante de Puertollano.

La alternativa A.7 coincide en su inicio con las anteriores, desviándose, tras finalizar la variante de Poblete, en dirección sur, hacia el núcleo de Cañada de Calatrava, dejándolo al este. Finalizando su trazado, cruza la N-420 a la altura del punto kilométrico 167, con objeto de enlazar con la solución C de la variante de Puertollano.

La alternativa A.8 coincide con la A.7 en todo su trazado, excepto en su extremo final, donde, manteniéndose al sur de la N-420, enlaza con la solución E de la variante de Puertollano.

La alternativa A.3, tras su inicio en el enlace de Miguelturra, se separa de la actual variante de Ciudad Real manteniéndose al sur de la misma, y, a la altura de la estación de Poblete, se desvía al oeste, enlazando con la variante de esta localidad, desde donde coincide, en el resto de su trazado, con la alternativa A.1.

La alternativa A.4 coincide con la A.3 hasta el entorno de Caracuel de Calatrava, desde donde, manteniéndose al sur de la N-420, enlaza con la solución E de la variante de Puertollano.

La alternativa A.5 coincide en su inicio con la alternativa A.3, y su trazado se sitúa, salvo en su extremo final, al sur de la N-420. Se aproxima al núcleo de Cañada de Calatrava, dejándolo al este, para posteriormente cruzar la N-420 hasta enlazar, al igual que las restantes alternativas impares, con la solución C de la variante de Puertollano.

La alternativa A.6, por último, es coincidente con la A.5 hasta su extremo final, donde, al igual que las restantes alternativas pares, enlaza con la solución E de la variante de Puertollano.

Una vez llevado a cabo el estudio individual de cada una de las alternativas, y con objeto de seleccionar una de ellas como la más favorable, se efectúa un análisis multicriterio atendiendo a los objetivos Ambiental, Económico, Funcional y Territorial. La alternativa A.7 resulta ser la más favorable con relación al criterio ambiental, estando entre las más favorables respecto a los criterios territorial y económico, y no siendo la menos adecuada en relación con el criterio funcional.

En función de los pesos asignados a cada criterio del análisis, de los cuáles el más elevado corresponde al criterio ambiental, el estudio informativo propone la alternativa A.7, para su aprobación.

La alternativa seleccionada corresponde técnicamente a una autovía, con una velocidad de proyecto de 120 kilómetros/hora, dos calzadas de 7 metros, arcenes exteriores de 2,5 metros, arcenes interiores de 1 metro, y mediana de 14 metros. Presenta como parámetros de diseño básicos un radio mínimo de 800 metros, con calzada desdoblada, una pendiente máxima del 3,69 por 100, y mínima del 0,5 por 100. Comprende un total de trece pasos inferiores previstos para el cruce con carreteras locales y nacionales (N-420), así como distintos caminos, el enlace de Poblete sur, el acceso de Poblete norte, y el ferrocarril AVE. Incluye igualmente diez pasos superiores para el cruce de caminos y de los enlaces de las carreteras de Ciudad Real a Miguelturra, a Aldea del Rey, y a Cañada de Calatrava. Incluye cuatro obras de drenaje especial (arroyos de Valdeconejos, de la Cañada de Santa María, de la Ubrega y otro), y un viaducto sobre el río Jabalón, con una longitud prevista de 200 metros.

La alternativa A.7 es, junto con la A.5, la que genera una menor superficie de afección, con 1.558.219 metros cuadrados. Es, por otro lado, la alternativa que genera un menor volumen de excavación, con 2.470.000 metros cúbicos, y, junto con la A.8, la de menores necesidades finales de vertedero, con 250.000 metros cúbicos, siendo, por el contrario, la alternativa con mayores necesidades de préstamo, con un total de 380.000 metros cúbicos.

El estudio informativo incluye el acceso a Puertollano. Este nuevo acceso se inicia al final de la alternativa A-7 y consiste en duplicar la alternativa C, propuesta en el estudio informativo de la variante de Puertollano, hasta el punto kilométrico 4,150, para a continuación duplicar igualmente el acceso norte previsto en dicho estudio informativo. Este nuevo acceso, con una longitud total de 6.848 metros, termina en la avenida de Almadén.

Sobre la alternativa seleccionada en el estudio informativo, y como respuesta del promotor a las alegaciones, son adoptadas las siguientes modificaciones: mantenimiento de la calzada actual de la variante de Poblete para la dirección Ciudad Real-Puertollano, y construcción, para la dirección Puertollano Ciudad Real, de una variante de la calzada contraria entre los puntos kilométricos 190 y 191, al este de Poblete; acondicionamiento del tramo de la antigua N-420, para el acceso directo a Ciudad Real desde Poblete; traslado del enlace de la autovía con la N-420, en el punto kilométrico 167,500 (término de Argamasilla de Calatrava), con objeto de mejorar el trazado de la autovía en el punto de cruce sobre el AVE, y alejarlo de la laguna Blanca, y diseño del nuevo ramal de enlace entre el Acceso norte a Puertollano y la intersección existente en el punto kilométrico 161,500 de la actual N-420 con la carretera del Minero, para

crear una comunicación entre la autovía y el polígono industrial de Argamasilla; por último, se propone una ligera modificación del trazado final del acceso a Puertollano, para su conexión con la calle de Almadén.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

El esquema metodológico propuesto se ajusta a lo establecido en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental. El estudio de impacto ambiental describe, en una primera parte, la situación del medio donde se prevé el desarrollo de la actuación, considerando las siguientes variables: calidad atmosférica, (clima, calidad del aire y ruidos), geología, geomorfología, edafología, hidrología superficial, hidrogeología, vegetación, fauna, interés natural, paisaje, y medio socioeconómico (población, planeamiento, actividad agropecuaria, minera, e industrial, y recursos arqueológicos). El estudio incluye planos de las variables consideradas más significativas.

Tras esta fase de inventario ambiental, el Estudio lleva a cabo la identificación, definición y valoración de los impactos previstos para cada una de las alternativas estudiadas.

Como elementos ambientales determinantes para la comparación de impactos entre las ocho alternativas definidas en la zona donde se prevé la actuación, en los tramos I, II, y III, el estudio considera el elevado interés geomorfológico por la presencia de formaciones volcánicas, así como el elevado interés naturalístico por la presencia de avifauna, tanto típicamente esteparia, como asociada a las lagunas (especialmente la laguna de Caracuel, catalogada como L.I.C., de clave ES4220005), como aves ligadas a áreas urbanas, caso del cernícalo primilla. Asimismo, se incluyen en la zona de estudio diversos hábitats de interés comunitario incluidos en el Inventario Nacional de Hábitats de la Directiva 92/43/CEE, encontrándose próximo a la misma el límite oeste de la ZEPA. Campo de Calatrava. El interés arqueológico de la zona, con una elevada densidad de yacimientos de diversas épocas, es considerado igualmente alto.

De la comparación de alternativas llevada a cabo en el Estudio de Impacto Ambiental, cabe destacar que las alternativas de trazado A1, A3, A5 y A7, que enlazan con la solución C de la variante de Puertollano, afectan tan sólo a formaciones volcánicas actualmente alteradas (entorno de Poblete), mientras que las alternativas A2, A4, A6, A8 afectan a las formaciones volcánicas del entorno de la laguna Blanca, consideradas de especial valor y catalogadas como Punto de Interés Geológico por el ITGE.

Por otra parte, las alternativas A1, A2, A3, y A4, que se adaptan en mayor medida al trazado de la actual N-420, se disponen muy próximas a la laguna de Caracuel, afectando directamente a los cerros adyacentes a la misma. Por tanto, se ha considerado que el aprovechamiento del corredor actual es ambientalmente menos favorable, al generar una mayor concentración de infraestructuras en el entorno inmediato de la laguna. Las alternativas A5 y A6 afectan de manera directa a la Dehesa del Chaparral, de interés para la avifauna esteparia. Por último, la alternativa A7 ha sido considerada la más favorable con relación a la afección sobre los elementos ambientales singulares, aprovechando en la parte inicial de su trazado la vía actualmente existente (N-420), alejándose posteriormente de ésta, evitando así el entorno próximo a la laguna de Caracuel y afectando de forma marginal a las formaciones vegetales de interés de los cerros de La Moyana.

El tramo I de la alternativa A7, desde su inicio hasta el punto kilométrico aproximado 9,300, constituye en su mayor parte la duplicación de variantes ya existentes (Ciudad Real-sur y Poblete), adaptándose, en todo caso, al trazado actual de la N-420. El nuevo trazado afecta de manera marginal a formaciones volcánicas en el entorno de Poblete, afecta a una vía pecuaria y se aproxima a zonas habitadas del municipio de Poblete. Diversas áreas con presencia previsible de yacimientos arqueológicos son igualmente afectadas.

En el tramo II, entre los puntos kilométricos aproximados 9,300 y 23,500, el trazado previsto es, en su integridad, de nueva planta, y las afecciones más significativas se generan sobre las formaciones volcánicas situadas al sur de Poblete y las áreas de vegetación natural (encinar y matorral) en las elevaciones cuarcíticas del entorno de la laguna de Caracuel. La alternativa discurre próxima a yacimientos arqueológicos, existentes o previsibles. Se genera afección sobre una vía pecuaria. Son evitadas en este tramo de la alternativa seleccionada las áreas de mayor interés natural por presencia de vegetación higrófila, o de avifauna de interés.

El tramo III, por último, es, igualmente, de nueva planta en ambas calzadas, y presenta impacto de escasa significación, afectando tan sólo de forma marginal a un polígono donde se ubica un yacimiento arqueológico.

Con carácter general, en el conjunto de la alternativa seleccionada, han sido calificados como compatibles los impactos generados por la misma en relación con la geomorfología, la hidrología superficial, la hidrología subterránea, la calidad del aire, el paisaje, y los recursos arqueológicos. Son calificados como moderados, los impactos sobre la geología, por la afección sobre formaciones volcánicas; sobre la edafología, por la ocupación de suelos de elevada capacidad agrológica; sobre el medio acústico, por la afección sonora sobre núcleos habitados; sobre la vegetación, por ocupación de áreas de encinar-matorral; sobre la fauna, por afección a hábitats de interés, siendo este impacto el considerado más relevante; y, por último, sobre el medio socioeconómico, por la afección a la actividad agropecuaria y minera.

El estudio de impacto ambiental incluye una propuesta de medidas correctoras para cada una de las variables ambientales estudiadas, así como un programa de vigilancia ambiental.

### ANEXO IV

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

Durante la fase de información pública se han recibido 28 alegaciones, que se corresponden con 63 alegantes. De ellas se resumen, a continuación, las nueve alegaciones con contenido ambiental.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que la elección de trazado está supeditada a la solución que se adopte para la variante de Puertollano. Informa de su preferencia por las alternativas que discurren al oeste de Puertollano, principalmente A1 y A7, por producir menores afecciones al medio. Indica la necesidad de salvaguardar la integridad de la manifestación volcánica de la laguna Blanca de Argamasilla de Calatrava. En particular, informa de su preferencia por la alternativa A7, que, al discurrir más alejada de la Laguna de Caracuel, evita la afección a este humedal y a su avifauna asociada. Considera de menor entidad la afección a la formación volcánica de Poblete, al ocupar el trazado propuesto el existente para la variante de la población.

Considera de gran importancia el control de la ubicación de zonas de préstamos y canteras de material, e igualmente la localización de vertederos de materiales de deshecho, para evitar la afección a los afloramientos volcánicos de la zona.

Indica que, en lo referente a las vías pecuarias, no se han previsto los pasos adecuados para el tránsito de ganado, de acuerdo con la Ley 3/1995.

La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que se debería reconsiderar y aprovechar en menor medida el corredor actual de la N-420, alejando la autovía de los núcleos urbanos, debido al alto número de vehículos con mercancías peligrosas que soportará esta vía hacia el corredor de Madrid-Levante. En la zona del cruce con el AVE, considera que se deberá mejorar el diseño y los radios propuestos. Recomienda que se mejore la tipología de los enlaces y, especialmente, que debido al elevado número de accidentes en el enlace actual, en el cruce con la CM-411 (punto kilométrico 1,681) se diseñe un enlace tipo «trébol» completo. También recomienda que en el proyecto constructivo se acondicione el enlace con la CM-4112, carretera entre Villar del Pozo y Corral de Calatrava (punto kilométrico 18,450).

La Excelentísima Diputación Provincial de Ciudad Real informa favorablemente sobre el estudio informativo.

Del Ayuntamiento de Almodóvar del Campo, diversos departamentos técnicos presentan consideraciones al estudio informativo EI-4-CR-21, variante de Puertollano, indicando que se deben mantener los servicios, así como la restitución de los caminos existentes. A continuación, en el escrito del Ayuntamiento, se realizan una serie de consideraciones sobre el trazado, que no forman parte del objeto del presente estudio.

El Ayuntamiento de Argamasilla de Calatrava analiza ambos estudios informativos, optando por las soluciones del estudio EI-1-CR-23 que discurren al oeste de Puertollano y combinadas con la solución C del EI-4-CR-21, que prefiere se diseñe como autovía en lugar de carretera convencional. Solicita modificar el enlace norte de Puertollano, hasta conectar con la actual N-420, para comunicar la vía con los polígonos industriales de Argamasilla sin tener que realizar una nueva salida de la carretera propuesta.

Relaciona una serie de caminos vecinales que deberán ser respetados, al igual que los servicios afectados en la zona.

El Ayuntamiento de Cañada de Calatrava certifica que durante el plazo de exposición no se han recibido alegaciones al proyecto.

El Ayuntamiento de Poblete indica, al igual que otros particulares del municipio, que se podría aprovechar el trazado de la N-420, entre los puntos kilométricos 190 y 191, y que no es necesario realizar el vial de servicio, proyectado para el paso del polígono industrial norte de la población, al existir uno similar construido en la obra de la variante de Poblete. Solicita que la afectación a las propiedades, ya afectadas por las obras de la variante, implique la menor superficie de expropiación. Informa de la localización de las captaciones de agua potable y de los depósitos del municipio, y de la necesidad de adecuar debidamente los servicios afectados.

Indica la necesidad de estudio del desvío de la línea eléctrica existente, adecuándola al trazado de la futura vía.

Recomienda establecer una comunicación directa entre Poblete y el sur de Ciudad Real, y recuerda a la Demarcación de Carreteras la necesidad de la realización de un paso superior en la variante de Poblete, y en el futuro cruce de ésta con la autovía propuesta.

La entidad «Compañía Logística de Hidrocarburos, Sociedad Anónima» indica que ambos proyectos pueden afectar al poliducto Puertollano-Almodóvar del Campo, declarado de utilidad pública, y que, por tanto, presenta limitaciones de dominio en su recorrido, que pueden provocar interferencias con la vía proyectada y afectar a la seguridad de sus instalaciones.

La entidad Campos del Jabalón (término municipal de Miguelturra) expone que en la concepción del proyecto se comete un error de planteamiento al proponer todas las alternativas como de nuevo trazado, implicando un gran impacto ambiental, creando nuevas barreras en un espacio donde ya existen muchas infraestructuras y alterando zonas de valor paisajístico, volcánico y agrícola. Indica que no se ha considerado una alternativa denominada 1-1, que consiste en la duplicación de la actual carretera N-420, coincidente con las alternativas A1, A2, A7 y A8 en el entorno de Ciudad Real, la realización de un tramo, que rodee los cerros cercanos a la carretera y el cruce del río Jabalón, coincidente con el tramo correspondiente de las alternativas propuestas A1, A2, A3 y A4, para continuar por la carretera N-420 hasta su unión con la solución A de la variante de Puertollano, con la alternativa A1 este trazado reduciría el impacto y mejoraría los criterios de funcionalidad y territorialidad.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

**18012** *RESOLUCIÓN de 18 de septiembre de 2000, de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, por la que se hace público el Convenio de Colaboración entre la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones y la Comunidad Autónoma de La Rioja para la puesta en marcha y mantenimiento de un procedimiento de información mutua de los datos objeto de inscripción en los Registros Públicos de Empresas Radiodifusoras que gestionan ambas entidades.*

Suscrito el Convenio de Colaboración entre la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones y la Comunidad Autónoma de La Rioja, para la puesta en marcha y mantenimiento de un procedimiento de información mutua de los datos objeto de inscripción en los Registros Públicos de Empresas Radiodifusoras gestionados por ambas entidades y en cumplimiento de lo dispuesto en el punto dos del artículo 8 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del citado Convenio, que figura como anexo de esta Resolución.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Madrid, 18 de septiembre de 2000.—El Presidente, José María Vázquez Quintana.

### ANEXO

**Convenio entre la Comunidad Autónoma de La Rioja y la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones para colaborar en la puesta en marcha y mantenimiento de un procedimiento de información mutua de los datos objeto de inscripción en los Registros Públicos de Empresas Radiodifusoras que gestionan ambas entidades**

Reunidos en presencia del excelentísimo señor don Pedro Sanz Alonso, Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja,

De una parte, el excelentísimo señor don Manuel Arenilla Sáez, Consejero de Desarrollo Autonómico y Administraciones Públicas, actuando en nombre y representación de la Comunidad Autónoma de La Rioja, en virtud del acuerdo adoptado por el Gobierno en su reunión celebrada el día 21 de enero de 2000, por el que se delega la facultad para la aprobación de convenios por parte de esta Administración y se determinan sus normas procedimentales, conforme a lo establecido en el artículo 13.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Y de otra, el excelentísimo señor don José María Vázquez Quintana, Presidente de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, en virtud de la competencia que le otorga el artículo 38 del Real Decreto 1994/1996, de 6 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, y la Orden de 9 de abril de 1997, por la que se aprueba su Reglamento de Régimen Interior.

### EXPONEN

I. Que a la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones le compete la gestión del Registro de Empresas Radiodifusoras regulado por Orden de 30 de marzo de 1974, de acuerdo con el artículo 1.Dos.2.n de la Ley 12/1997, de 24 de abril, de Liberalización de las Telecomunicaciones.

II. Que a la Comunidad Autónoma de La Rioja le compete la gestión del Registro de Empresas de Radiodifusión sonora regulado en el Decreto 44/1997, de 29 de agosto, por el que se regula el régimen de concesión de emisoras de radiodifusión sonora en ondas métricas con modulación de frecuencia y el Registro de Empresas Radiodifusoras, por parte de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

III. Que el Real Decreto 1691/1994, de 22 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad de La Rioja en materia de radiodifusión dispone en su artículo primero la aprobación del Acuerdo de la Comisión Mixta adoptado en la sesión celebrada el día 13 de junio de 1994, en cuyo apartado D) se establece:

«El Registro General remitirá copia de las inscripciones que realice al correspondiente Registro Autonómico cuando se trate de empresas que sean titulares o pretendan serlo de concesiones de servicios de radiodifusión sonora en ondas métricas con modulación de frecuencias, en el ámbito de la Comunidad Autónoma» (apartado D, punto 1.d).

«Por su parte, la Comunidad Autónoma remitirá al Registro General ... copia de todas las inscripciones que realice para su conocimiento y efectos oportunos» (apartado D, punto 2).

### ACUERDAN

Cláusula primera. *Objeto.*—La Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, a través de la Dirección de Licencias, y la Comunidad Autónoma de La Rioja, a través de la Consejería de Desarrollo Autonómico y Administraciones Públicas, colaborarán en la puesta en marcha y mantenimiento de un procedimiento de información mutua de los datos objeto de inscripción en los Registros Públicos de empresas radiodifusoras de cuya gestión son responsables, en los términos establecidos en las cláusulas del presente Convenio.

Cláusula segunda. *Aplicación común.*—Las partes se comprometen a llevar a cabo una normalización de los datos existentes en los Registros de Empresas Radiodifusoras de la Comunidad Autónoma de La Rioja y de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, mediante el almacenamiento de los datos asociados a los expedientes de inscripción registral en soporte magnético mediante una aplicación común que se acompaña como anexo I de este Convenio (Aplicación de Registro de Empresas Radiodifusoras versión 3.1).

Esta aplicación permite la gestión del Registro de Empresas Radiodifusoras de la Comunidad Autónoma de La Rioja, el traspaso automático de la información de dicho Registro a la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones así como la consulta del Registro de dicha Comisión por parte de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Cláusula tercera. *Coste de la normalización.*—La Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones facilitará, de forma gratuita, a la Comunidad Autónoma de La Rioja la aplicación informática a la que se refiere la cláusula segunda.

Cada una de las partes firmantes asumirá el coste de la carga de los datos en la aplicación a la que se refiere la cláusula anterior, así como el coste de las comunicaciones derivadas tanto del traspaso de los datos como de la consulta de los mismos.

Cláusula cuarta. *Nuevas versiones de la aplicación informática.*—La Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones podrá presentar a la Comisión Mixta a la que se refiere la cláusula séptima por iniciativa propia