

**13633** RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Nueva línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén, tramo Mora (Toledo)-Alcázar de San Juan (Ciudad Real).

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado b) del Grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

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

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El objeto del estudio informativo es la implantación de una línea de alta velocidad en el tramo Mora-Alcázar de San Juan, dentro de la línea ferroviaria Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Con la ejecución de las actuaciones se pretende conseguir la modernización del eje ferroviario, la mejora de la fiabilidad, de las prestaciones y de los tiempos de viaje al integrar el tramo en la Red de Alta Velocidad del Sur, mediante la conexión con la línea Madrid-Sevilla.

La línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan está incluida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, por lo que las actuaciones previstas se construirán conforme al Real Decreto 1191/2000 de 23 de junio, de interoperabilidad del Sistema Ferroviario de Alta Velocidad.

A lo largo del desarrollo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ha tenido lugar un detallado análisis de las distintas soluciones que podían dar lugar a una mejor respuesta, acorde con los valores medio-ambientales y a los objetivos del proyecto. Así, se determinaron un grupo de posibles corredores por los que el trazado podría llegar a discurrir, con desiguales características funcionales y estructurales, y por consiguiente, distintas posibles afecciones sobre el entorno.

El estudio pormenorizado de la situación planteada y, conjuntamente, la participación pública que se produjo a lo largo de toda la tramitación del proyecto, dio lugar al análisis de un conjunto de alternativas no descritas inicialmente, y con ello, a la paralela evolución en la consideración de la solución óptima, es decir, aquella que permitiera la combinación de un óptimo funcional, con la máxima integración de la actuación en el medio.

La solución elegida resulta de la combinación de las alternativas A-2 y B-5, con una longitud total de 67.430 m. El trazado de la alternativa A-2 se corresponde con el descrito en el Estudio Informativo y el de la B-5, con lo referido en el Estudio Informativo Complementario.

La alternativa A-2 se inicia en la línea actual del tren de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, aproximadamente en el kilómetro 99,3 situado en el término municipal de Los Yébenes, y finaliza tras el paso por el valle situado entre el Monte de Consuegra y la Sierra del Oso, al norte de Consuegra.

Para poder conectar la alternativa A-2 con la actual Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla se ha proyectado un ramal que sale de la línea del AVE aproximadamente en el P.K. 100 y se incorpora en el P.K. 3+900 de la alternativa, habiendo cruzado por encima de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla con un viaducto de 270 m. Así, el ramal permitirá el enlace de las dos Líneas de Alta Velocidad y poder realizar el trayecto Madrid-Alcázar de San Juan. El movimiento contrario Alcázar de San Juan-Madrid se realizará por la propia alternativa A-2.

La Alternativa B-5 comienza al noroeste de Consuegra, en conexión directa con la alternativa A-2, y finaliza en las proximidades de Alcázar de San Juan, penetrando en la población por la zona norte.

A la hora de posibilitar los drenajes transversales y facilitar el cruce de los distintos caudales que se encuentran a lo largo del trazado, se han diseñado un total de 5 viaductos y 37 obras diversas adaptadas a las características de cada uno de los cursos, con tubos de 1.800 mm de diámetro y marcos con dimensiones que oscilan entre los 2 x 2 y los 5 x 4 m.

Las principales características globales de las alternativas que configuran la solución adoptada pueden observarse en la siguiente tabla:

Tronco	Radio mínimo (m)	Pendiente máxima (%)	Longitud (m)	Longitud en viaducto (m)	Longitud total en tramos con pendiente igual a la máxima (%)
A2 . . . . .	5.350	12	18.950	290	11,20
Ramal A2 .	2.200	12	4.460	270	45,18
B-5 . . . . .	3.600	12	44.020	1.370	4,78

A continuación se presenta un balance de los movimientos de tierra (m<sup>3</sup>) de la actuación:

Alternativa	Tierra Vegetal	Desmonte	Terraplén
A-2 . . . . .	175.661,412	214.497,837	739.815,321
(Ramal A2) . . . . .	52.218,199	43.421,185	610.654,138
Total A-2 . . . . .	227.879,611	257.919,022	1.350.469,459
B-5 . . . . .	414.634,358	475.831,492	2.144.527,949
Total . . . . .	642.513,969	733.750,514	3.494.997,408

La solución analizada es deficitaria en tierras, por lo que será necesario habilitar zonas de préstamo.

El proyecto opta por un sistema de electrificación 2x25 Kv, que permite un espaciamiento de unos 70 Km entre las subestaciones de alimentación principales. En la actualidad existe una subestación en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla entre Mascaraque y Mora y otra a las afueras de Alcázar de San Juan. Ambas subestaciones se ampliarán para suministrar de energía al tramo Mora-Alcázar de San Juan. Al tratarse de alta velocidad se opta por el sistema de suspensión de catenaria.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—La zona oeste del ámbito de actuación abarca las estribaciones orientales de los Montes de Toledo, conformando la zona más accidentada del ámbito del proyecto. El resto del trazado se enmarca en la Llanura Manchega, dentro de la zona denominada Las Lagunas Manchegas, de topografía llana.

El área de actuación se extiende a ambos lados de la línea divisoria de las cuencas Tajo-Guadiana. La red superficial está constituida por el río Algodor en el extremo norte del ámbito de actuación, perteneciente a la cuenca del Tajo, y el río Cigüela con su afluente el Amargullo, perteneciente a la cuenca del Guadiana.

Prácticamente todas las zonas llanas han sido ocupadas por cultivos extensivos de secano. Las formaciones vegetales silvestres han sido relegadas a laderas abruptas, rocosas y escarpadas.

La vegetación natural climática de la mayor parte de la zona de estudio está representada por encinares mixtos de encina (*Quercus ilex* ssp. *ballota*) con coscoja (*Quercus coccifera*) e individuos subarborescentes de enebro (*Juniperus oxycedrus*). Como resultado de la degradación del bosque esclerófilo, se desarrolla un matorral bajo dominado por tomillo (*Thymus zygis*) y diversas especies de esparto (*Stipa* sp.).

Al oeste de Villamuelas, en una banda de extensión apreciable, paralela al río Algodor, el matorral adquiere mayor talla, cambiando sensiblemente de composición taxonómica. Destaca la retama (*Retama sphaerocarpa*) acompañada por otros táxones de matorral mediterráneo, tales como *Rhamnus lycioides*, *Osyris alba*, *Lavandula stoechas*, *Thymus zygis* y *Thymus mastichina*.

Los suelos de elevada salinidad, situados al norte de Villafranca de los Caballeros y Alcázar de San Juan, conservan comunidades vegetales de elevado valor ambiental constituidas por taray (*Tamarix canariensis*) y quenopodiáceas halófilas de biotipo suculento (*Suaeda vera*, *Salsola vermiculata*, *Microcnemum coralloides* y *Salicornia europaea*).

En el entorno de Tembleque y El Romeral, la naturaleza del sustrato condiciona el desarrollo de un matorral bajo, de carácter halófilo, compuesto por *Gypsophila struthium*, *Helianthemum squamatum*, *Lithodora fruticosa* y *Salvia lavandulifolia*, entre otras.

Por último cabe destacar la presencia de formaciones riparias ligadas al cauce del río Algodor y demás cauces presentes, compuestas por carrizales de *Phragmites australis*, espadañares de *Typha angustifolia*, olmedas, choperas y tarayales.

La comunidad faunística de mayor relevancia es el conjunto de aves esteparias, entre las que destaca la avutarda común (*Otis tarda*). Asimismo, destaca en la zona la presencia de especies clasificadas en peligro de extinción como el avetoro común (*Botaurus stellaris*) y la cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*).

De acuerdo con el Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica (*Aquila adalberti*) los tramos de Mora, Manzaneque y Los Yébenes se incluyen en el área de dispersión de la especie, y Consuegra tendría la consideración de área de importancia.

De acuerdo con el Plan de Recuperación del lince ibérico (*Lynx pardinus*) los términos de Manzaneque, Los Yébenes, Consuegra, Madrudejos y Camuñas, tendrían consideración de áreas de importancia para dicha especie.

En el entorno próximo donde se desarrolla el proyecto, se encuentran los siguientes espacios protegidos, la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES4250005 «Montes de Toledo», ZEPA «Área esteparia de la Mancha Norte» y LIC ES4250010 y ZEPA «Humedales de la Mancha», todos ellos englobados en la Red Natura 2000.

Asimismo, en dicho entorno se incluye la Reserva Natural del Complejo Lagunar de Alcázar de San Juan, Lagunas del Camino de Villafranca y las Yeguas, incluidas en el Convenio RAMSAR, Hábitats y elementos geológicos o geomorfológicos de interés especial en Castilla-La Mancha como humedales, Zonas sensibles incluidas en los Planes de Recuperación del águila imperial y lince ibérico y las Reservas de fauna «Dehesa de Presa Rubia», «Rabo de Pastrana» y «Largas de Cigüela».

En el ámbito del proyecto se pueden distinguir cinco hábitats naturales incluidos en la Directiva 92/43/CE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de fauna y flora silvestres:

- Hábitat 92D0: Tarayales halófilos de Nerio-Tamaricetea y Securinegion tinctoriae.
- Hábitat 5210: Matorrales arborescentes de Juniperus sp.
- Hábitat 9340 y 5211: Bosques de Quercus ilex y Quercus rotundifolia.
- Hábitat 6220: Formación herbosa subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea.
- Hábitat 6420: Praderas mediterráneas asociadas a rezumaderos de Molinion-Holoschoenion.

Las vías pecuarias presentes en la zona de estudio, susceptibles de ser afectadas por el proyecto son la Vereda de la Plata, Senda Galiana o Carroyuela del Romeral por el Rasa, Cañada Real Soriana y de los Serranos, Cañada Real Soriana Oriental o de Alcázar, Vereda del Camino Bajo de Madrid.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

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

a) Entrada de la documentación inicial.-La tramitación comenzó el 27 de octubre de 2003, con la recepción del documento inicial del proyecto «Línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Tramo Mora (Toledo)-Alcázar de San Juan (Ciudad Real)».

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.-La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha de 15 de enero de 2004, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación.

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	-
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
RENFE	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	-
Dirección General del Agua de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	-
Ayuntamiento de Alcázar de San Juan	X
Ayuntamiento de Mora	X
Ayuntamiento de Manzaneque	-
Ayuntamiento de Yébenes	X
Ayuntamiento de Turleque	-
Ayuntamiento de Consuegra	-
Ayuntamiento de Villacañas	X
Ayuntamiento de Madridejos	-
Ayuntamiento de Camuñas	-
Ayuntamiento de Villafranca de los Caballeros	-
Ayuntamiento de Quero	-
Unidad de Paisaje y Medio Ambiente de la E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla-La Mancha	X
Facultad de Ciencias del Medio Ambiente de la Universidad de Castilla-La Mancha	-
Instituto Geológico y Minero de España	-

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	-
A.D.E.N.A.	X
Ecologistas en Acción	X
F.A.T.	-
Greenpeace	-
S.E.O.	X
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV)	-
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural (ACMADÉN)	-

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

Propuesta y evaluación de alternativas. La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos de la Universidad de Castilla-La Mancha, los Ayuntamientos de Mora y Villacañas y asociaciones ecologistas sugieren considerar nuevos corredores en función de la capacidad de acogida del medio y la disposición de los espacios protegidos presentes en el ámbito de actuación, incluyendo la alternativa cero, de no ejecución.

Espacios Naturales Protegidos. Las afecciones a los espacios naturales protegidos se recogen en prácticamente la totalidad de las respuestas recibidas. Así, la Dirección General para la Biodiversidad expone que la alternativa 1 discurre por el pasillo existente entre dos de las unidades que conforman la ZEPA ES0000170 «Área esteparia de la Mancha Norte». El corredor común para las alternativas planteadas transcurre en su tramo final sobre el LIC ES4250010 y ZEPA ES0000091 «Humedales de la Mancha», igualmente designada como Reserva de la Biosfera «La Mancha húmeda» y sobre el sitio RAMSAR «Lagunas de Alcázar de San Juan».

Los tres corredores descritos en la memoria resumen coinciden con la IBA 194 «Llanos de Tembleque-La Guardia» y el tramo final común para los corredores 1 y 2 coincide con la IBA 195 «Complejo Lagunar de Alcázar de San Juan-Quero».

Asimismo, según indica la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se prevén afecciones del proyecto sobre hábitats y elementos geomorfológicos de protección especial según la Ley 9/1999 de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

Recursos hídricos subterráneos e hidrología superficial. Tal como indican la Confederación Hidrográfica del Tajo, la Confederación Hidrográfica del Guadiana y la Dirección General del Agua de Castilla-La Mancha. Se deberán respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua y vaguadas que puedan ser afectados por la ejecución del proyecto. Asimismo, las labores desarrolladas deberán respetar la capacidad de desagüe correspondiente a avenidas extraordinarias de 500 años de periodo de retorno, sin provocar afecciones a terrenos colindantes.

Se preservará la calidad de los recursos hídricos mediante la no localización de canteras, zonas de préstamo o instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente, por escorrentía o por erosión, se pueda afectar a cursos de agua o acuíferos asociados.

Vegetación. Los trazados propuestos ocasionarán un notable impacto sobre las áreas sensibles existentes y sobre los ecosistemas de la zona, especialmente sobre humedales y formaciones asociadas de vegetación, salinas o yesíferas. Por ello, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha solicita que el estudio de impacto ambiental incluya las medidas adecuadas de protección a la vegetación.

Fauna. La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y WWF/A.D.E.N.A. destacan que el proyecto abarca áreas incluidas en el Plan de Recuperación del águila imperial ibérica (Aquila adalberti) y del lince ibérico (Lynx pardinus), según Decreto 275/2003, de 9 de septiembre de 2003.

WWF/A.D.E.N.A. y Ecologistas en Acción indican que se deberán solucionar los problemas de fragmentación y permeabilidad del territorio derivado de la construcción de las vías férreas, así como incluir diversos estudios y medidas para la protección de las especies.

Afección a otras infraestructuras. La E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla-La Mancha y A.D.E.N.A. destacan que en la documentación presentada no se recoge el trazado y enlaces de la Autovía de los Viñedos, que discurre desde Toledo hasta Consuegra, Madridejos y Alcázar, con la que podría coincidir en varios tramos.

Asimismo, se indica que las vías pecuarias afectadas por el trazado finalmente estudiado, especialmente la Cañada Real Soriana Occidental, deberán ser perfectamente restauradas.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.-El resultado de las

contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 18 de marzo de 2004, comunicándosele la amplitud y nivel de detalle que debería tener el estudio de impacto ambiental. Así mismo, se incluyó una copia de las contestaciones recibidas.

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

a) Información pública. Resultado.-La Dirección General de Ferrocarriles sometió el Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental del proyecto «Nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Tramo Mora (Toledo)-Alcázar de San Juan (Ciudad Real)» al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 173, de 21 de julio de 2006. Se recibieron un total de 28 alegaciones.

La oposición al trazado seleccionado, manifestada por los ayuntamientos de Villafranca de los Caballeros, Consuegra, Madridejos y Turleque, y la propuesta de una nueva alternativa de trazado por parte de la Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha, propiciaron la determinación de la necesidad de elaboración de un Estudio Informativo Complementario que analizase la nueva alternativa propuesta y fuera sometido a Información Pública.

Así, en el Boletín Oficial del Estado número 274, de 15 de noviembre de 2007, la Dirección General de Ferrocarriles somete a Información Pública el Estudio Informativo Complementario del proyecto «Nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Tramo Mora (Toledo)-Alcázar de San Juan (Ciudad Real)» y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental. En el proceso de información pública de ambos documentos se recogieron un total de 9 alegaciones.

Del análisis de las alegaciones se obtiene como conclusión principal el apoyo generalizado a la nueva línea de alta velocidad proyectada, siempre en los términos referidos en el Estudio Informativo Complementario.

El ayuntamiento de Consuegra solicita la construcción de una estación de viajeros y mercancías, y a instancias de un informe técnico adjunto, el soterramiento o la elevación mediante viaducto del trazado a su paso por dicha población, entre los PP.KK. 5+000 y 9+000.

Con fecha 13 de mayo de 2008 se recibe informe de la Dirección General de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha en la que se valora positivamente la adopción de la alternativa A-2 y B-5, pero no obstante sugiere la adopción de determinadas medidas y solicita que en el punto de cruce con el LIC «Humedales de la Mancha» el trazado se desplace hacia el norte unos 500 m, disminuyendo así la afección al hábitat de protección especial de tarayales halófilos, además de cruzar el río Cigüela en una zona con menor superficie de vegetación natural.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana emite informe fechado el 14 de abril de 2008, en el que manifiesta la conformidad con el trazado por ser compatible con la gestión del dominio público hidráulico y realiza determinadas propuestas a las obras.

b) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio.-El promotor indica que se incluirá en el pertinente proyecto de construcción, una estación de viajeros y mercancías en lugar del Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET) proyectado en las proximidades de Consuegra y Madridejos, y su compatibilidad con la red de cercanías.

En contestación al escrito emitido por la Dirección General de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha el promotor indica que no hay inconveniente desde el punto de vista técnico para el desplazamiento propuesto hacia el norte del trazado, alternativa denominada A-2 y B-5 modificada. Asimismo se tendrán en cuenta las medidas propuestas en el informe, bien en la fase de redacción del proyecto de construcción, cuando la escala de detalle así lo permita, bien con anterioridad al inicio de las obras. Del mismo modo se indica que en los proyectos constructivos se atenderán las propuestas manifestadas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

#### 4. Integración de la evaluación.

4.1 Impactos significativos de la alternativa elegida: Se resumen a continuación los principales efectos ambientales de la alternativa elegida, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor:

Impactos sobre los espacios protegidos. El trazado de la alternativa A-2 al comienzo de su paso por el término municipal de Consuegra, entre los pp.kk. 6+000 y 7+637, fracciona una formación de dehesa considerada Hábitat de Protección Especial según la Ley 9/1999 de 26 de mayo de Conservación de la Naturaleza. Por ello el promotor, en el proyecto de construcción, realizará la ampliación de la superficie adhesionada en la zona adyacente a la falda de la sierra que discurre al sur de la alternativa A-2 del Estudio Informativo y que está actualmente ocupada por cultivos, en torno a los pp.kk. 19 y 20, o bien en otras ubicaciones que se escojan en coordinación con la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Toledo.

Se producirá afección sobre espacios protegidos en el tramo B-5, en la intercepción con el LIC y ZEPA «Humedales de la Mancha», a lo largo de aproximadamente un kilómetro. La zona afectada está constituida por un bosque de galería dominado por *Tamarix canariensis*, catalogado como comunidad del Anejo I de la Directiva Hábitats, y *Populus alba*, que se desarrolla preferentemente en la margen izquierda del río y está acompañado de carrizo (*Phragmites australis*) y junco (*Juncus maritimus* y *Juncus acutus*).

La ubicación definitiva de la actuación, así como la realización de un viaducto en un tramo de 640 m a través del área inundable del río Cigüela, contribuyen a aminorar considerablemente la afección al espacio protegido. Asimismo el promotor, tal como se ha mencionado con anterioridad, considera que es factible desde el punto de visto técnico el desplazamiento del trazado en dicha zona unos 500 m hacia el norte, tal como ha propuesto la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Castilla-La Mancha, al objeto de disminuir la afección sobre el hábitat de protección especial de tarayales halófilos y así cruzar el río en una zona de menor superficie de vegetación natural.

Impactos sobre los niveles sonoros. La banda de afección en torno a la vía de nueva construcción debido a niveles sonoros máximos, parámetro crítico a considerar según indica el estudio de impacto ambiental, considerando aquéllos niveles superiores a 85 dB(A), es de 100 m. Esto supondrá un aumento significativo de los niveles de ruido en la fase de explotación a menos de 100 m de la vía.

El estudio de impacto ambiental indica que las afecciones acústicas a la población pueden considerarse de escasa entidad, ya que la mayoría de los cascos urbanos de todos los términos municipales por los que discurre el proyecto se encuentran a más de 1 km del trazado previsto. El área más conflictiva en este aspecto es la correspondiente al tramo que discurre entre Consuegra y Madridejos, donde el territorio adquiere la mayor densidad de edificaciones. Como medida correctora se contempla la instalación de pantallas antiruido en todas aquellas edificaciones situadas en una banda de 100 m a ambos lados del trazado determinado, sumándose un total de unos 2.180 m de recorrido convenientemente apantallado. En el caso de que las pantallas instaladas sean transparentes, se cubrirán con tiras verticales en el lado exterior de la infraestructura para evitar reflejos.

Impactos sobre la hidrología. La alternativa A-2 intercepta el río Algodor, y una serie de cuencas caudalosas. La alternativa B-5 afecta al río Cigüela y a una serie de arroyos afluentes al final del tramo, interceptándose también el río Amarguillo en dos puntos.

El correcto dimensionamiento de las distintas estructuras a emplear en cada uno de los cruces minimizará en gran medida el grado de alteración causado por el proyecto.

Los impactos sobre la hidrogeología serán mayores en los tramos más permeables, las zonas encharcadas o encharcables, y en aquellas zonas donde el nivel freático se encuentre próximo a la superficie. La zona más susceptible es, por tanto, la correspondiente a la alternativa B-5, entre los PP.KK. 34+350 y 34+500.

Como medida correctora minimizadora de posibles afecciones se instalará un sistema de desbaste y decantación de sólidos constituido por una balsa de sedimentación provisional excavada en el terreno y recubierta por un geotextil impermeable, sobre la que se realizarán todos los controles pertinentes de cara a la prevención de cualquier posible vertido dañino para el entorno.

Previo a la aprobación del proyecto el promotor indica que presentará ante la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha, una estimación de la afección del proyecto sobre la alteración del régimen hidrológico de los aportes hídricos a las lagunas y zonas húmedas existentes en las inmediaciones de la alternativa B-5. Asimismo la escala de detalle del proyecto de construcción permitirá el diseño concreto de las medidas de protección de la calidad de las aguas del río Cigüela durante la fase de explotación, como son las balsas permanentes de contención en los estribos del viaducto, controles analíticos periódicos como parte del programa de vigilancia ambiental, y ubicación precisa de las pilas y estribos.

Impactos sobre la vegetación. La solución adoptada discurre mayoritariamente por campos de cultivo, interceptando sólo ocasionalmente teselas de vegetación natural más valiosas.

La alternativa A-2 atraviesa algo más de 11 km de encinar adhesionado y 160 m de vegetación ripícola correspondiente a las riberas del río Algodor y el arroyo de la cañada de la Casa Nueva. Además, afecta a terrenos de dehesa caracterizados como pastizales del Thero Brachypodietea dentro del Anejo I de la Directiva Hábitats, en una longitud de casi 3 km, y de praderas de la Molinio Holoschoenion situadas en las riberas del arroyo Braeca.

Al encontrarse la ribera del río Amarguillo completamente degradada, las afecciones de la alternativa B-5 se centran en la vegetación halohidrófila en el cruce del Cigüela, con 150 m de intercepción, siendo las únicas afecciones de importancia a la vegetación natural. Destaca aquí la presencia de una tesela de tarayal inventariada en el Anejo I de la Directiva

Hábitats, que es interceptada en un transecto de 50 m. Junto al taray, también pueden verse afectados individuos de *Pupulus alba*.

Tal como se ha comentado anteriormente el promotor realizará una ampliación de la superficie adhesionada. Asimismo el promotor solicitará autorización a la Delegación Provincial de Medio Ambiente y Desarrollo Rural antes de realizar el desbroce o descuaje de vegetación natural.

Tal como figura en el estudio de impacto ambiental y como medida de protección, durante la fase de replanteo previa a la realización de las obras, se analizará detalladamente la localización de *Limonium longibracteatum*, especie catalogada como vulnerable de acuerdo con el Decreto 33/1998 (Castilla-La Mancha), de 5 de mayo, por el que se crea el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha y su modificación de 6 de noviembre. Se realizará un inventario y la evaluación del grado de afección de los distintos ejemplares o teselas de ejemplares localizadas, instalándose cerramientos protectores o realizándose trasplantes de ejemplares en el caso de detectarse afecciones sobre la especie.

Las medidas correctoras de revegetación están encaminadas a restaurar la cubierta vegetal en los puntos del trazado que pudiera verse afectada. Para ello se proyectan actuaciones enmarcadas en tres grupos: operaciones previas, plantaciones y riegos. Entre las operaciones previas se incluyen la limpieza de residuos, recubrimientos con finos, conservación y utilización del suelo fértil, etc.

Las distintas plantaciones proyectadas se llevarán a cabo con especies autóctonas pertenecientes a agrupaciones vegetales de zonas bioclimáticas y edafológicas análogas. Se realizará hidrosiembra en taludes de desmonte, plantación e hidrosiembra en terraplenes, plantaciones de integración de estructuras y plantaciones en zonas de instalaciones auxiliares, vertederos y préstamos.

Como medida complementaria a la afección producida en la galería riparia del río Cigüela, catalogada como hábitat de protección especial por la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza, se procederá a la restitución de la vegetación eliminada en una superficie triple de la afectada. Preferentemente se seleccionará la margen derecha del río Cigüela, en las proximidades del trazado, donde actualmente no existe galería riparia.

Impactos sobre la fauna. Las principales afecciones sobre la fauna del entorno de la actuación se centran en la contaminación acústica, la destrucción del hábitat y el efecto barrera.

En la fase de construcción se prevé que el aumento de la frecuentación, los movimientos de tierras y el desbroce de la vegetación tengan efectos negativos circundantes al ámbito de estudio cuya persistencia no se prolongaría más allá del periodo de ejecución de la obra.

En la fase de explotación, las afecciones negativas más significativas están relacionadas con la pérdida de hábitats, el ruido procedente de los trenes y el efecto barrera.

El entorno, configurado mayoritariamente como biotopo de las estepas cerealistas, se mantiene en un estado óptimo de conservación en una superficie reducida a la franja determinada por la ZEPA «Área esteparia de la Mancha Norte», conservando el resto del ámbito de estudio ocupado por el biotopo, características potenciales para albergar poblaciones de avifauna esteparia.

La alternativa A-2 presenta más de 11 km de intercepción de matorral y monte bajo, y 200 m de ríos y riberas, aunque posee suficientes estructuras de paso como para no condicionar afecciones considerables en los principales corredores de fauna.

La alternativa B-5 afecta a 150 m de humedales y, aunque la intercepción se produce en un punto donde el biotopo presenta un estado de conservación ligeramente degradado, es destacable la afección a los «Humedales de La Mancha», ya que se interrumpe el importante corredor biológico que une las lagunas situadas al norte de la línea proyectada con las situadas al sur y las tablas de Daimiel. Pese a que el transecto se realizará en viaducto, el paso de aves por este corredor es importante y, por tanto, el riesgo de colisión con la catenaria también lo es.

En lo relativo al efecto barrera, la infraestructura discurre muy próxima al corredor de la Autovía de Los Viñedos en una longitud de unos 17 km, lo que atenúa el impacto en este sentido al compartir las estructuras de paso de ésta.

Las medidas correctoras proyectadas contemplan la prevención de atropellos a través de un cerramiento cinético o progresivo, dispuesto de forma acorde con los pasos de fauna proyectados. La prevención de la contaminación acústica se realizará mediante una exhaustiva programación de las obras, que no se podrán realizar en los periodos de reproducción y cría de las especies de mayor valor de la zona. En todo el tramo que comprende la alternativa A2 no se podrán realizar obras en el periodo comprendido entre enero y junio. Con el objeto de proteger y mejorar el hábitat se proyecta la revegetación de taludes junto a pasos inferiores y otras estructuras como viaductos y el control de la alteración de las superficies. Para prevenir el efecto barrera se ubicarán distintos pasos de fauna, tanto pasos exclusivos como aquéllos que compartan usos, que deberán coincidir con los existentes en la autovía de Los Viñedos, y no deben distanciarse más de 1 Km entre ellos. Asimismo se realizará la ade-

cuación de los pasos de fauna para crear un entorno con vegetación, y la adecuación de las obras de drenaje de manera que sea posible el paso de fauna por ellas. Para la prevención de colisiones contra la catenaria se realizarán plantaciones lineales a ambos lados de la plataforma con una densidad de 1 ud. cada 10 m lineales. Tal como ha solicitado la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad Autónoma, se aumentarán las pantallas arbóreas previstas en el pp.kk. 33+000 al pp.kk 35+000 hasta las inmediaciones del pp.kk. 37+500. La catenaria se ajustará a lo dispuesto en el Decreto 5/1999 sobre Normas para instalaciones eléctricas aéreas con fines de protección a la avifauna, así como a todo lo establecido en la legislación vigente en materia de protección de la avifauna ante la electrificación.

Se creará una estación de seguimiento en la zona LIC «Humedales de La Mancha». Del mismo modo, se adquirirán las parcelas de los alrededores de la edificación que sirve como primillar en la zona, a fin de utilizar dicha superficie como erial y pastizal permanente y aumentar así las poblaciones de invertebrados que sirven de alimento al cernícalo. Dichas parcelas pasarán a ser propiedad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Se llevarán a cabo estudios de biología reproductora y de poblaciones de la malvasía cabeciblanca, el avetoro común y la cerceta pardilla. Los estudios poblacionales se realizarán antes del inicio de las obras, durante las mismas y durante al menos un periodo de 5 años tras la puesta en funcionamiento de la infraestructura. Todos los estudios se realizarán en coordinación con la Delegación Provincial correspondiente.

Impactos sobre el paisaje. La práctica totalidad del trazado discurre por las unidades de paisaje configuradas por los llanos cerealistas de secano, el pie de monte olivarero y las sierras y cerros boscosos.

La alternativa A-2 podría inducir afecciones apreciables sobre sierras y cerros boscosos y sobre el pie de monte olivarero, que se ven reducidas significativamente gracias al efecto de los taludes mayores de 10 m y los viaductos.

La alternativa B-5 reduce la afección a todas las unidades paisajísticas que intercepta el proyecto, atravesando 150 m de las llanuras endorreicas, y 200 m de sierras y cerros boscosos. No obstante, la instalación de un viaducto supone un efecto paisajístico visual indeseable en una zona donde los principales focos de observación se centran en las áreas húmedas sobre las que se va a instalar la estructura. Por otra parte, la aproximación del trazado al corredor constituido por la Autovía de Los Viñedos, redundará en la concentración de los elementos foráneos en el paisaje circundante, lo que contribuye a limitar espacialmente el efecto de intrusión visual del proyecto.

Todas las actuaciones de revegetación planeadas en el proyecto se convierten a su vez en medidas correctoras que tienen como objetivo la integración paisajística de la solución finalmente adoptada.

5. *Condiciones de protección ambiental específica al proyecto.*—En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación ambiental, además de las medidas propuestas por el estudio de impacto ambiental, se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

En el proyecto constructivo se incluirá el análisis y la determinación de la mejor solución para la minimización de la afección sobre la población de Consuegra, contemplando las opciones del posible soterramiento o la construcción de un viaducto para la línea entre los puntos kilométricos 5+000 y 9+000, en coordinación con el ayuntamiento afectado.

El conjunto de obras de drenaje y de paso sobre los distintos cauces contemplados en el proyecto serán dimensionados de tal forma que queden salvaguardadas unas adecuadas condiciones ambientales para cada uno de estos entornos, por lo que se requerirá informe favorable previo a las obras, emitido por la Confederación Hidrográfica afectada.

Se realizarán estudios poblacionales en coordinación con la Delegación Provincial correspondiente, para especies esteparias como la avutarda, sisón y cernícalo primilla, antes del inicio de las obras, durante las mismas y por un periodo de cinco años tras la puesta en funcionamiento de la infraestructura.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El cumplimiento de los objetivos marcados se logrará a partir del periódico control de los siguientes aspectos e indicadores de seguimiento: jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso; protección de la calidad del aire; conservación de suelos; protección de los sistemas fluviales y de calidad de las aguas; protección y restauración de la vegetación; protección de la fauna; protección de las condiciones de sosiego público; y protección del patrimonio.

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

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General

de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 2 de julio de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Nueva línea de alta velocidad Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén. Tramo Mora (Toledo)-Alcázar de San Juan (Ciudad Real)», concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa A-2 y B-5 modificada 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 al Órgano Sustantivo para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 3 de julio de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

