

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

8653 *Resolución de 30 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Cinta transportadora Castillejo-Villaluenga, Madrid-Toledo.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado 9.d del anexo I 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.

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

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

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

El promotor del proyecto es «Lafarge Cementos, S.A.», y el órgano sustantivo la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

El objeto del proyecto es la construcción de una cinta elevada de 15,4 km para el transporte de piedra caliza con una capacidad nominal de 750 t/h entre la estación intermedia de Castillejo y la fábrica de cementos propiedad del promotor en Villaluenga por el trazado de un antiguo teleférico que será previamente desmantelado.

El proyecto se concibe como una inversión tecnológica que pretende sustituir el sistema actual de transporte de caliza, llevado a cabo a partir de una cinta transportadora de 4,5 km. desde la cantera hasta una estación intermedia en Castillejo y desde ese punto por una flota de camiones variable hasta la fábrica, sustituyendo el transporte rodado por el transporte mecánico. De este modo, se pretende disminuir el impacto del tráfico asociado a la fábrica y aumentar la eficiencia energética de la actividad, lo que constituye la aplicación de una mejor técnica disponible (MTD).

La cinta transportadora atraviesa seis municipios pertenecientes a dos comunidades autónomas: Aranjuez en la Comunidad de Madrid y Añover de Tajo, Alameda de la Sagra, Villaseca de la Sagra, Cobeja de la Sagra y Villaluenga de la Sagra en la Provincia de Toledo en Castilla- La Mancha.

Los principales componentes de la actuación son:

Cinta transportadora: banda de goma reforzada con cables de acero, de 650 mm de ancho, dotada de cantos laterales, para la contención de material y cubierta de chapa.

Ejes transversales con polea en ambos lados para sustentación de la cinta, apoyo y traslación sobre los cables portantes.

Cables portantes, se dispondrán 3 pares sobre los que se desplazan las poleas de apoyo y soporte de la cinta. Los cables estarán dispuestos entre apoyos, dibujando la catenaria correspondiente.

Torres de apoyo, 38 torres y sustentación de cables dispuestas en distancias variables a lo largo del recorrido, llegando a superar los 500 m de vano en algunos casos. La altura será igualmente variable oscilando entre los 9 y los 25 m. En todo caso, se considerará su altura y posición de forma que se garantice un gálibo de 5 m a lo largo de todo el recorrido. Los apoyos requieren una cimentación de 20 m de largo (perpendicular a la cinta), 2 m de ancho y 2 m de alto.

Cinco estaciones tensoras de cables portantes.

Además, el proyecto dispone de estaciones motrices y sistema de volteo de la cinta en cabecera y cola, así como carros de inspección que discurren por encima del transportador y anclajes al terreno en los puntos de cruce con las líneas de alta tensión.

El proyecto presenta tres alternativas:

Alternativa 0. No actuación. La piedra caliza de la cantera de Yepes llega a través de la cinta transportadora T4 a la estación intermedia de Castillejo, punto desde el cual, el transporte hasta la fábrica se realiza en camiones. El recorrido total es de 45 km. cada viaje (ida y vuelta) requiriéndose unos 410 viajes al día.

Alternativa 1. Cinta transportadora convencional: transportador de banda convencional de 15,4 km de longitud entre Castillejo y la fábrica apoyándose sobre rodillos, anchura de banda de 800 mm y estructura metálica de soporte de la cinta a 5 m. de altura a lo largo de todo el recorrido. Requiere de apoyos cada 20m, siendo necesario instalar alrededor de 500.

Alternativa 2. Cinta transportadora RopeCon: cinta elevada de 15,4 km del mismo trazado que la anterior que en lugar de desplazarse sobre rodillos fijos presenta poleas de apoyo que se deslizan sobre cables portantes y dispone de carros de inspección para supervisión y vigilancia de las instalaciones por encima del transportador. Instalación de 38 apoyos y 5 estaciones tensoras.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El ámbito de estudio queda definido por el encajamiento de la red fluvial cuaternaria en los relieves estructurales circundantes, coronados por niveles calizos. La zona por la que discurre la traza de la cinta es uniforme existiendo tan solo tres accidentes geomorfológicos a destacar: dos cerros en Añover de Tajo asociados al Barranco de San Miguel (cerro de Valdelobos y cerro ubicado al sur de las Cabezas) y el cerro del Águila en Villaluenga.

La traza de la cinta discurre íntegramente dentro de la cuenca del Tajo, siendo el río Tajo el principal cauce que atraviesa. Además, la cinta cruza el Arroyo de Guatón y dos cauces de carácter no permanente: los arroyos Val de las Salinas y de las Charcas.

En el ámbito del proyecto, destaca la presencia de los espacios protegidos LIC vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid con código ES3110006 y ZEPA carrizales y sotos de Aranjuez con código ES0000119, ésta última engloba a su vez la IBA 072. Hay presencia de diversos hábitats de interés comunitario, algunos de tipo prioritario como: 1520* estepas yesosas (*Gypsophiletalia*), 1510* estepas salinas mediterráneas (*Limonietalia*), 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales (*Thero-Brachypodietea*): *Trachynietalia distachyae* y 1310* vegetación anual pionera con *Salicornia* y otras de zonas fangosas o arenosas: *Prapholido incurvae-Frankenietum pulverulentae*.

La mayor parte del ámbito de estudio está dedicado a la agricultura con presencia de cultivos herbáceos y de secano, a excepción de diversas manchas de matorral de carácter nitrófilo o gipsófilo que afloran en los cerros, alternando con áreas de vegetación herbácea. La única vegetación de porte arbóreo existente es la que forma parte del bosque de galería del río Tajo.

El mayor valor de conservación en cuanto a fauna reside en el cauce del río Tajo y su bosque de galería donde se engloban los espacios protegidos LIC y ZEPA ya mencionados. La presencia de saladares, carrizales, humedales y pastizales en terrenos encharcados constituyen importantes refugios para especies palustres, aves acuáticas y otras especies Caradriformes. Existen diversas aves asociadas a las zonas húmedas, siendo la de mayor interés de conservación el aguilucho cenizo, incluido en el anejo I de la Directiva Aves y catalogado como vulnerable en el catálogo de especies amenazadas nacional y regional. También es importante la presencia de nutria y otros mamíferos como la rata de agua o los murciélagos.

Las zonas de cultivo y más concretamente las cerealistas, presentan un valor relativo ya que aunque se trata de áreas en las que potencialmente se puede dar presencia de aves esteparias y otras especies que utilicen la zona como áreas de campeo, alimentación o cría, el entorno cercano de la cinta, especialmente el sureste del Tajo, está sometido a una elevada presión antrópica. Entre las aves esteparias, destacan por su valor de

conservación la ganga común o ibérica, el aguilucho cenizo o el aguilucho pálido. Del resto de las aves destacan el cernícalo primilla, el aguilucho lagunero y el búho real.

La traza de la cinta no atraviesa ningún yacimiento arqueológico inventariado en Castilla-La Mancha y Madrid. En cuanto a las vías pecuarias ésta atraviesa una serie de ellas sobrevolándolas aunque ninguna de las infraestructuras de la cinta van a ocuparlas y son: Vereda del Monte, Vereda de Magán, Colada de Villaseca, Colada del Alto de La Dehesa, Cordel de Merinas, Cordel de Puchereros en la provincia de Toledo y Colada de la casa Blanca en la Comunidad de Madrid.

3. Resumen del proceso de evaluación.

a) Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto. Con fecha 2 de abril de 2007 se recibe el documento inicial para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de la cinta transportadora Castillejo-Villaluenga (Madrid-Toledo).

El 1 de junio de 2007 se envían consultas a los organismos que aparecen en el siguiente cuadro donde se ha señalado con una «X» aquellos que emitieron contestación:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	—
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural 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 de Medio Natural de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Viceconsejería de la Consejería de Cultura y Deportes de la Comunidad de Madrid	—
Dirección General de Industria y Energía de la Consejería de Industria y Tecnología de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid	X
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Ayuntamiento de Alameda de la Sagra (Toledo)	X
Ayuntamiento de Añover de Tajo (Toledo)	—
Ayuntamiento de Cobeja (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villaluenga de la Sagra (Toledo)	—
Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra (Toledo)	X
Ayuntamiento de Aranjuez (Madrid)	—
ADENA	—
SEO/BirdLife	—
Ecologistas en Acción	—
Amigos de la Tierra	—

A continuación se resumen los aspectos ambientales más relevantes de dichos informes:

Espacios protegidos. La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid señala que el ámbito del proyecto afecta al LIC vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid y ZEPA carrizales y sotos de Aranjuez e indica la existencia de una población nidificante de aguilucho lagunero (*Circus Aeruginosus*) y de avutarda (*Otis tarda*), especies que forman parte de la ZEPA y son sensibles a la alteración del hábitat de acuerdo con el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de fauna y flora,

debiéndose estudiar de forma pormenorizada las zonas de nidificación, alimentación y campeo de dichas especies.

La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha informa de la presencia de comunidades gipsófilas y de alamedas, hábitas incluidos en el Anejo I de la Ley 9/1999 de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha y clasificados como hábitat de Protección Especial. Asimismo, indica que dicho ámbito constituye un área óptima para la presencia de aves esteparias, especies incluidas como vulnerables en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha que a su vez forman parte de la IBAN.º 72 carrizales y sotos de Aranjuez. Considera necesario proponer nuevas alternativas, realizar un inventario de flora y fauna protegida así como detallar determinados aspectos del proyecto.

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Tajo señala los requisitos legales sobre el dominio público hidráulico así como las zonas de servidumbre y policía e indica que un posible impacto sobre la hidrología es el derivado de la remoción de materiales durante la fase de obras por lo que se deben tomar medidas para evitarlo.

Ordenación del territorio. El Ayuntamiento de Alameda de la Sagra informa que los terrenos sobre los que se pretende realizar las obras tienen la clasificación de suelo rústico de reserva según las NNSS de Alameda de la Sagra y señala las infraestructuras afectadas por el trazado de la cinta.

El Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra remite el documento del Plan de Ordenación Municipal en tramitación para que se tenga en cuenta en la ubicación y medidas correctoras de la instalación.

b) Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El proyecto y el estudio de impacto ambiental se sometió a información pública con la publicación del anuncio realizado con fecha 4 de marzo de 2008 en el «Boletín Oficial de la Provincia de Toledo», con fecha 4 de abril de 2008 en el «Boletín Oficial del Estado» y con fecha 18 de abril de 2008 en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid». Asimismo, se remitió copia del proyecto y del estudio de impacto ambiental a las administraciones públicas afectadas para su examen y en su caso, formulación de observaciones y alegaciones.

Como resultado se recibieron alegaciones por parte de la Consejería de Cultura de Castilla-La Mancha, La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra, el Ayuntamiento de Alameda de la Sagra y la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Las principales cuestiones ambientales señaladas en las alegaciones recibidas son las siguientes:

Espacios protegidos y especies de interés. La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid informa que el proyecto afecta al LIC vegas, cuestas y páramos del sureste de Madrid y la ZEPa carrizales y sotos de Aranjuez. Señala la alternativa 2 como la más favorable desde el punto de vista ambiental y emite una serie de medidas a tener en cuenta.

El área de conservación de flora y fauna de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio señala que el estudio de impacto ambiental no contiene el estudio específico requerido sobre las especies del aguilucho lagunero y la avutarda e incide sobre la necesidad de realizarlo.

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Tajo no prevé que se puedan producir afecciones importantes al dominio público hidráulico ya que considera adecuadas las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental respecto los impactos del proyecto sobre las aguas superficiales, considerando necesario llevar un control riguroso de su cumplimiento. Además señala los requisitos legales del dominio público hidráulico y de las zonas de servidumbre y policía de los cauces.

Patrimonio cultural. La Consejería de Cultura de Castilla-La Mancha señala que deberá presentarse el proyecto de obra ante la Delegación Provincial de Cultura en el que deberá figurar la localización definitiva de apoyos y estaciones debiéndose ubicar fuera de las coordenadas UTM de los yacimientos arqueológicos localizados y sus áreas de dispersión. Asimismo, requiere la inclusión de todos los yacimientos arqueológicos y elementos

etnográficos reflejados en el informe arqueológico en el Inventario de Carta Arqueológica de la Dirección General mediante la ficha al efecto, o en el caso de elementos redefinidos, la actualización de los datos aportando documentación fotográfica y planimétrica y recuerda que en caso de aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante las obras será de aplicación lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.

c) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio tras su consideración. El promotor toma en consideración lo relativo a los requisitos legales e indicaciones planteadas por la Confederación Hidrográfica del Tajo. Además indica que las condiciones de la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha están incluidas en el estudio de impacto ambiental y se implementarán durante el desarrollo de los trabajos de obra civil.

Para dar cumplimiento al requerimiento de la Dirección General del Medio Natural de la Comunidad de Madrid, el promotor contactó con la Sociedad Española de Ornitología, SEO/Birdlife para solicitar la revisión y valoración del informe ornitológico presentado en el marco del estudio de impacto ambiental del proyecto.

De acuerdo con la información disponible por la asociación, ésta considera correcta y actual la información recopilada donde se pone de manifiesto la existencia de cuatro parejas nidificantes (tres seguras y una probable) de aguilucho lagunero localizadas en los carrizales del soto del lugar. Para el caso de la avutarda, señala que la especie no utiliza el ámbito de estudio como zona de reproducción ya que los biotopos existentes en el interior de la ZEPA ES0000119 carrizales y sotos de Aranjuez donde predominan cultivos intensivos de regadío no constituyen un hábitat favorable para la especie, localizándose los núcleos de cría mas cercanos al sur de la carretera N-400. Asimismo, considera adecuadas las recomendaciones propuestas en el informe.

d) Fase previa a la declaración de impacto ambiental. Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.

Con fecha 6 de agosto de 2008 se recibe el expediente de información pública. Con fecha 29 de agosto se pide subsanación al órgano sustantivo al carecer de una parte, posteriormente remitida con fecha 22 de septiembre del mismo año.

Con fecha 30 de octubre de 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita informe a la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid y el Organismo Autónomo de Espacios Naturales de Castilla-La Mancha sobre afección a la red natura 2000 y a la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento sobre las medidas propuestas del cruce de la cinta con las infraestructuras de su competencia.

En respuesta a la solicitud, con fecha 24 de diciembre de 2008 se recibe informe de la Dirección General de Medio Natural de la Comunidad de Madrid que afirma la viabilidad del proyecto en cuanto a las incidencias en la avifauna de la ZEPA sotos y carrizales de Aranjuez y establece una serie de condiciones: la prohibición de realizar cualquier tipo de obra en la Comunidad de Madrid en el periodo comprendido entre el 15 de marzo y el 30 de agosto, la supervisión por parte de agentes forestales de la Comunidad de las podas en el río Tajo y la necesidad de soterrar las líneas eléctricas en el caso de ser necesarias. Además señala como medida adicional la modificación de las líneas eléctricas del entorno cercano a la traza, señalando una concreta como prioritaria.

Asimismo, con fecha 19 de enero de 2009 se recibió informe de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de Castilla-La Mancha donde se emiten una serie de condiciones para evitar afecciones sobre los valores naturales de la ZEPA carrizales y sotos del Jarama y Tajo y los hábitats incluidos en el anejo I de la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

De las citadas condiciones se incluyen entre otras, la necesidad de supervisión por parte del Organismo Autónomo de Castilla-La Mancha de la adecuación de los caminos que discurran en el ámbito de la ZEPA y terrenos que alberguen hábitat de protección especial, la localización definitiva de los apoyos 6, 7 y estación tensora 1 que deberán facilitarse a dicho Organismo antes de la ejecución de las obras ó el desarrollo de forma consensuada del Plan de recuperación de vegetación gipsófila y halonitrófila en el cerro de

Valdelobos. También se cita, la adopción de un calendario adecuado de obras con el objeto de evitar molestias sobre las especies palustres, acuáticas y esteparias evitando cualquier tipo de actuación durante el periodo de reproducción de estas aves, es decir, de febrero a julio; la necesidad de autorización en caso de afección a terrenos con vegetación natural de acuerdo lo dispuesto en la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha o la prohibición de la corta de arbolado, especialmente de especies ripariras como *Tamarix gallica*, *Populus alba*, *Populus nigra*, *Salix sp.* y *Ulmus minor* entre otros aunque se permite la poda de los mismos.

Con fechas 20 y 21 de enero de 2009 se reciben informes del Ministerio de Fomento en los que se indica que el promotor deberá hacer referencia en el proyecto a la ley del Sector Ferroviario y su Reglamento como marco legal de referencia en relación con el ferrocarril así como comunicar y solicitar las autorizaciones precisas ante el ADIF. También considera imprescindible la instalación de detectores de caída de objetos con repercusión directa sobre la señalización ferroviaria en todos los cruces de la cinta sobre las líneas ferroviarias.

Las condiciones establecidas por los tres organismos, han sido asumidas por el promotor explícitamente mediante escrito recibido en la Subdirección General de Evaluación Ambiental con fecha 13 de abril de 2009 a excepción de la condición de modificar el trazado de las líneas eléctricas del entorno cercano a la traza de la cinta alegando que carece de competencias al respecto por no ser de su propiedad y que se respetan las distancias de seguridad establecidas.

Posteriormente, con fecha 13 de abril se recibe informe de la Dirección General de Carreteras en el que señala que el proyecto puede tener afecciones sobre la seguridad vial en el cruce de la cinta transportadora con autopista AP-41 (aproximadamente en el km.38) y considera que dicho cruzamiento debería realizarse por medio de una estructura de forma que el usuario lo identificara como un elemento común y no distrajera su atención.

4. Integración de la evaluación.

a. Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental presenta tres alternativas. Para su análisis y comparación se toman en cuenta los aspectos ambientales más relevantes considerados por el promotor como el consumo energético, las emisiones a la atmósfera, la emisión de ruido y la generación de residuos.

	Consumo energético	Emisiones atmosféricas	Emisión de ruido	Generación de residuos
Alternativa 0 No Actuación 410 viajes/día en camión en un rango de 16 horas.	18.447 MWh/a	Estimación según metodología Corinair 4.848.400 kg CO ₂ /año 17.188,36 kg CO/año 41.571,12 kg NOX/año Emisión de partículas. (En puntos de carga y descarga no se dispone de puntos de captación y depuración del polvo)	Estimación a partir de medición durante 15 minutos en arcén de la carretera TO-4113 76,5 dB(A)-95,5 dB (A)	Estimación de la cantidad anual de residuos asociados al transporte rodado 240 neumáticos 270 filtros de aceite 270 filtros de gasoil 15 baterías 4.882,7 l. de aceite
Alternativa 1 Cintatransportadora convencional	3.800 MWh/año	Emisión de partículas. (Se dispone de filtros de mangas en puntos de carga y descarga)	Según estimación de diversos fabricantes es de 3- 6 dB superior a la cinta RopeCon.	Residuos procedentes mantenimiento usual de la cinta y cambios de banda (cada 20 años): chatarra de los rodillos metálicos, cinta y aceite

	Consumo energético	Emisiones atmosféricas	Emisión de ruido	Generación de residuos
Alternativa 2 Cinta transportadora RopeCon	3.595 MWh/año	Emisión de partículas. (Se dispone de filtros de mangas en puntos de carga y descarga)	Estimación a partir de estudio acústico realizado en una cinta idéntica a la proyectada 55 - 60 dB (A) a 1,5 m del suelo y 1 m. de distancia de la cinta	Residuos procedentes mantenimiento usual de la cinta y cambio de la banda (cada 20 años): chatarra de los ejes transversales, cantos laterales, aceite

Del análisis realizado se concluye que la adopción de las alternativas 1 ó 2 supone una disminución de la dependencia exterior y una mejora en eficiencia energética así como una serie de mejoras ambientales como el ahorro energético, la reducción de contaminantes atmosféricos, el incremento de la seguridad vial y ciudadana o el incremento de la calidad de vida por reducción de molestias a la población.

De los impactos asociados a la fase de obras son de mayor entidad los asociados a la alternativa 1, siendo por tanto la alternativa 2 (Solución RopeCon) la mas adecuada por aportar la solución tecnológica y ambientalmente mas eficiente.

b. Impactos significativos de la alternativa elegida. Se resumen a continuación los principales impactos derivados de la actuación y las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental.

Medio atmosférico. Durante la fase de obras se prevé el incremento local de los niveles sonoros por las actividades de las obras así como el levantamiento de nubes de polvo que provocarán molestias sobre la población que reside en las inmediaciones de la cinta proyectada así como la fauna presente en el ámbito de actuación.

Para minimizar dichos impactos el diseño de los equipos que integran la infraestructura se ha realizado teniendo en cuenta la optimización de la energía a consumir y la reducción de las emisiones de partículas (cinta con cantos laterales y cubierta superior, descarga en puntos confinados con medidas de captación y depuración de polvo, volteo de la cinta, control del grado de humedad del material..) y ruido (aislamiento e insonorización de los edificios de cabecera y cola). Además, se evitará el tránsito de vehículos pesados y maquinaria de obra por núcleos urbanos, la elección de equipos y maquinaria será adecuada al cumplimiento de la legislación vigente, se centralizarán las operaciones relacionadas con la maquinaria en una zona preparada al efecto y el traslado de material fino se realizará en camiones de caja cerrada o protegida con lona limitándose la velocidad a 20 km/h.

Para la fase de explotación estos impactos se han considerado moderados o poco significativos, suponiendo para la población un impacto positivo por la reducción de los niveles de ruido y la mejora de la calidad del aire debido al cese de las emisiones de gases de combustión y de partículas derivados del actual tránsito de camiones entre la estación de Castillejo y la fábrica de Villaluenga.

Espacios protegidos. Dentro del espacio que forma parte de la ZEPA carrizales y sotos se Aranjuez (ES3110006), el LIC vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid (ES3110006) y la IBA n.º 72 carrizales y sotos de Aranjuez no se espera ninguna afección a las formaciones vegetales de interés. La afección potencial se corresponde a los impactos temporales derivados de la fase de obra sobre la fauna sensible sobre la que se prevé alteraciones en el comportamiento producidas por la pérdida de biotopos y las molestias causadas por ruidos y nubes de polvo.

El estudio de impacto ambiental señala que aplicando las medidas previstas para paliar los efectos sobre la fauna de interés que se expone a continuación, el impacto sobre dichos espacios se puede considerar como compatible.

Fauna. Durante la fase de obras se producirán afecciones sobre la fauna de interés debido a la alteración de biotopos, nidos y madrigueras asociados fundamentalmente al desbroce y los movimientos de tierra, así como por las molestias causadas por ruidos y nubes de polvo generadas como consecuencia de ciertas actividades de obra.

Durante la fase de explotación se prevé la posible afección a los nidos de aves de interés de conservación en el bosque de ribera del Tajo, en el cruce de la cinta con el río, como consecuencia de las podas a efectuar periódicamente para el mantenimiento de la infraestructura.

El estudio de impacto ambiental presenta un estudio ornitológico para evaluar la afección de la avifauna incidiendo sobre las especies que cuentan con algún grado de protección en la legislación estatal o autonómica y recomienda una serie de medidas a tener en cuenta durante la ejecución del proyecto.

Como medidas preventivas señala el balizamiento de los huecos de las cimentaciones, el control estricto de las superficies de obra, la selección de los periodos para ciertas actividades programándose adecuadamente las actividades que emitan mas ruido fuera de los periodos de mayor sensibilidad (apareamiento y cría) ó evitando labores de desbroce y movimientos de tierra en las épocas de nidificación y cría de las especies protegidas, prospección de nidos en uso o potencialmente utilizables por especies sensibles en las instalaciones existentes y el mantenimiento de las instalaciones en las que el resultado de prospección fuera positivo. Estas medidas junto con las medidas descritas para el control de la emisión de ruido y la generación de nubes de polvo, suponen una reducción de la magnitud del impacto sobre la fauna.

Vegetación. Durante la fase de obras se prevé afecciones sobre la vegetación de ribera en el cruce de la cinta con el río Tajo y sobre a vegetación halonitrófila que se desarrollan en las zonas donde se ubicarán las torres 14,15 y 17, la estación tensora 2 y por las que discurren los caminos de acceso a las torres 14 y 17 afectando a la composición florística y al hábitat natural de interés comunitario 1430 y hábitat de protección especial de Castilla-La Mancha.

Con carácter general se preservará en la medida de lo posible la vegetación original existente, aprovechando al máximo la red de carreteras y caminos existentes. Con el fin de evitar o minimizar alteraciones de los sistemas ribereños y de las formaciones halonitrófilas del cerro de Valdelobos, el ubicado al sur de las Cabezas y en la ladera oeste del cerro por el que discurre el canal de las Aves, no se efectuará el desmantelamiento de las estructuras del teleférico que actualmente se encuentren dentro del bosque de galería del Tajo o en las proximidades (a menos de 50 m) de los cauces del río Tajo y del arroyo de Guatén (TT072, TT073 y TT126) así como en los mencionados cerros (TT058, TT089-TT097, ET007 y 008 y TT126).

Como medida correctora se propone la restauración de la cubierta vegetal de las superficies afectadas por las obras. Adicionalmente, se desarrollará un plan de recuperación de vegetación gipsófila y halonitrófila en el cerro Valdelobos. Las zonas a restaurar son los caminos existentes actualmente tras ser utilizados durante la fase de obras, así como las zonas degradadas como consecuencia del tránsito de quads. El plan de recuperación incluirá las plantaciones, la previsión de riegos, abonos, reposición de marras, etc. Estos aspectos se definirán en el ámbito del proyecto constructivo para lo que se utilizará la experiencia del plan de restauración de la cantera de Yepes con plantaciones de vegetación gipsófila y halonitrófila que el promotor realiza actualmente en colaboración de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Patrimonio cultural. Los movimientos de tierras y actividades de desbroce a efectuar durante las fases de desmantelamiento de las instalaciones existentes y durante la construcción de la cinta suponen un riesgo de afección al patrimonio arqueológico.

La traza de la cinta no atraviesa ningún yacimiento inventariado en Castilla-La Mancha y Madrid. Sin embargo, durante la prospección superficial efectuada, se encontraron restos que podrían evidenciar la existencia de una serie de yacimientos en Castilla-La Mancha que fueron gestionados de acuerdo con la legislación de aplicación.

El estudio de impacto ambiental señala como medida el seguimiento arqueológico por parte de técnicos cualificados de todos los movimientos de tierra y ejecución de las medidas dictadas por la Dirección General de Patrimonio y Museos de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en base a los resultados de los sondeos ejecutados en los yacimientos Arroyo Guatén I y II.

c. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:

Impacto	Medidas preventivas y correctoras
Atmósfera.	Diseño adecuado de equipos y condiciones de operación de la infraestructura. Restricciones tránsito de maquinaria y vehículos pesados por núcleos urbanos. Elección de equipos y de maquinaria de obras. Reglaje y mantenimiento de la maquinaria. Prevención de nubes de polvo. Descarga de materiales.
Espacios protegidos.	Medidas señaladas para la avifauna.
Fauna.	Balizamiento de los huecos de las cimentaciones. Selección de períodos para determinadas actividades. Control de avifauna en épocas sensibles. Prospección y traslado de nidos antes de las podas de la vegetación de ribera.
Vegetación.	Limitación de las operaciones de eliminación de la vegetación. Restricciones en las labores de desmantelamiento. Restauración de la cubierta vegetal. Plan de restauración cerro de Valdelobos.
Patrimonio cultural.	Vigilancia arqueológica.

5. Condiciones al proyecto.

Se deberá realizar un control arqueológico de los movimientos de tierra en coordinación con la Consejería de Cultura y Turismo de Madrid. En el caso de aparición de restos, elementos o bienes inmuebles susceptibles de acogerse al contenido de la ley 10/1998 de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, se someterán a la protección prevista para los bienes incluidos en el Inventario de Bienes Culturales de la Comunidad de Madrid y al mismo tiempo se pondrán en conocimiento del Órgano responsable para su protección y cautela.

El cruce de la cinta transportadora con la autopista AP-41 deberá realizarse por medio de una estructura (metálica u hormigón), cerrada o abierta por la parte superior, de manera que los usuarios la identifiquen como un elemento común y no suponga algo novedoso que distraiga su atención.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental propone un plan de vigilancia ambiental para las fases de obra y explotación.

Durante la fase de obras se realizará el seguimiento y control del modo de ejecución de los trabajos constructivos en general y de aplicación de las medidas propuestas en particular entre los que se encuentran el control de las nubes de polvo, seguimiento de la avifauna en periodo reproductivo, control de la eliminación de la vegetación o la supervisión de las plantaciones entre otros aspectos.

Durante el periodo de explotación se seguirá la respuesta espacial y temporal de ciertos parámetros considerados como indicadores de carácter ambiental para evaluar la validez de las medidas adoptadas como el seguimiento de la contaminación atmosférica, los niveles sonoros o la restauración de superficies degradadas entre otros.

El seguimiento del programa se efectuará básicamente mediante inspecciones de campo realizadas para asegurar que las empresas y sus contratos cumplan los términos y condiciones medioambientales establecidas en el proyecto. Los resultados del seguimiento se recogerán en informes periódicos que realizará el promotor de la obra. La periodicidad de los informes dependerá del factor considerado.

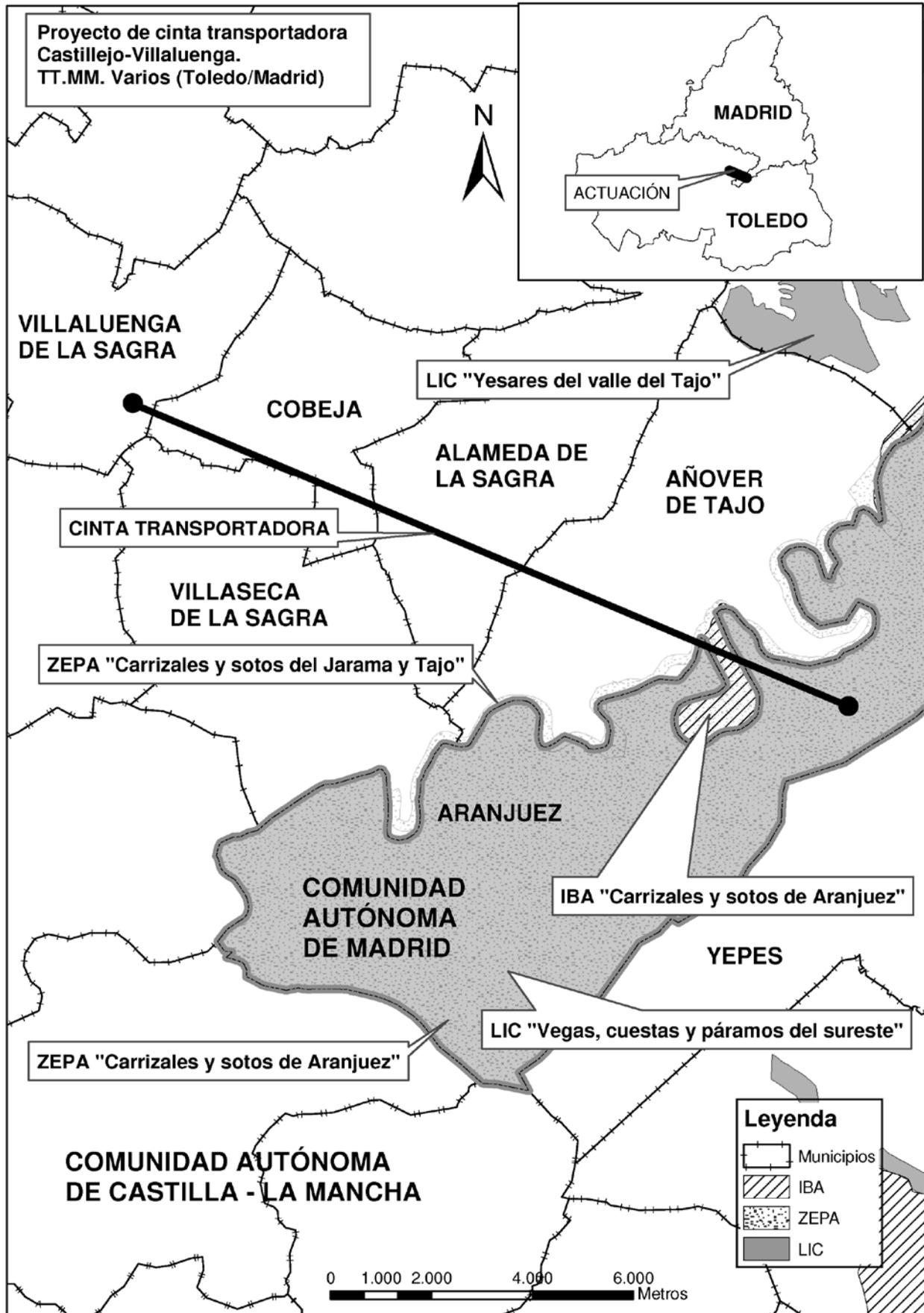
Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

La Consejerías de Industria, Energía y Medio Ambiente de Castilla-La Mancha y la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid han emitido informes favorables condicionados al cumplimiento de una serie de requisitos que han sido asumidos por el promotor.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Cinta transportadora Castillejo-Villaluenga (Madrid-Toledo) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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

Madrid, 30 de abril de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-8653