

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

15869 *Resolución de 16 de septiembre de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Autovía A-40. A-6-Ávila-Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel. Tramo: Conexión con la AP-41 (Toledo)-Ocaña (R-4)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 19 de abril de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Autovía A-40. A-6-Ávila-Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel. Tramo: Conexión con la AP-41 (Toledo)-Ocaña (R-4)», remitida por la Dirección General de Carreteras perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Autovía A-40. A-6-Ávila-Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel. Tramo: Conexión con la AP-41 (Toledo)-Ocaña (R-4)» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad vial, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

La autovía A-40, A-6-Ávila-Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, incluida entre los objetivos del Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (PITVI), está construida y en servicio en los tramos Maqueda-Toledo y Ocaña-Cuenca, restando la construcción del tramo Toledo-Ocaña para completar el itinerario Maqueda-Cuenca.

La actuación del proyecto trata de dar continuidad a la autovía A-40, entre las ciudades de Toledo y Ocaña y para ello se procede a realizar un nuevo estudio informativo que analice de nuevo el cierre de la autovía A-40 en el tramo: Conexión de la AP-41 (Toledo)-Ocaña (R-4).

2. Tramitación del procedimiento

Antecedentes: El tramo Toledo-Ocaña cuenta con una solución seleccionada y con declaración de impacto ambiental (DIA) favorable (Resolución de 6 de febrero de 2006, publicada en el BOE núm. 62, de 14 de marzo de 2006), cuyo trazado se corresponde en general con el de la alternativa 3 del presente estudio informativo, de la que se ha llegado a redactar un proyecto de construcción autorizado por la Dirección General de Carreteras («Autovía A-40, Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel. Tramo: Toledo-Ocaña. Subtramo: enlace AP-41-Ocaña R-4», de clave 12-TO-3880).

No obstante, debido a la coyuntura del momento actual, se han reconsiderado las actuaciones que están siendo objeto de desarrollo por el proyecto de clave 12-TO-3880, como también la conexión entre la autopista AP-41 y la carretera N-400 (que cuenta con un estudio informativo aprobado, sin que se haya autorizado la redacción del

correspondiente proyecto de construcción). Por ello se procede a realizar un nuevo estudio informativo que analice de nuevo el cierre de la autovía A-40 entre Toledo y Ocaña.

Tramitación: Con fecha 17 de junio de 2021, el Director General de Carreteras dicta resolución por la que se aprueba provisionalmente el estudio informativo «Autovía A-40: A6-Ávila-Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel. Tramo: Toledo (conexión con la AP-41)-Ocaña».

A los efectos de lo previsto en el artículo 125 del Real Decreto 1955/2000, y en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el órgano sustantivo realizó los siguientes anuncios para la información pública del proyecto:

«Boletín Oficial del Estado» (BOE) núm. 168, de 15 de julio de 2021.

En el periódico «La Tribuna de Toledo», de 19 de julio de 2021.

Asimismo, la documentación del estudio informativo y de su correspondiente estudio de impacto ambiental ha podido ser consultada, en días y horas de oficina, en la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha (Toledo). Además, toda la documentación ha estado disponible para su consulta en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Por otra parte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 127 del Real Decreto 1955/2000 y en el artículo 37.1 de la Ley 21/2013, el órgano sustantivo dio traslado de la información correspondiente a las administraciones, organismos o empresas de servicio público o de servicios de interés general, por resultar afectadas por el proyecto en cuanto a bienes y derechos a su cargo, o por su competencia o interés a efectos del proceso de evaluación ambiental. El resultado de la tramitación de la información pública y las consultas se encuentra resumido en las tablas del anexo I de la presente resolución.

Con fecha 19 de abril de 2022, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), el expediente para inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, incluyendo el proyecto, el EsIA y el expediente de información pública y consulta a las administraciones afectadas y personas interesadas.

Visto el EsIA y la documentación adicional, se redacta la presente resolución, en cuyo apartado 3 se recoge la integración ambiental.

3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas. Se analizan tres alternativas a parte de la alternativa cero: dos de ellas ubicadas en la margen derecha del río y otra en la margen izquierda.

La alternativa 1 tiene una longitud total de tronco de 21.185 metros, se sitúa en el corredor que genera la carretera autonómica CM-4001, aprovechando, salvo en su parte inicial, la huella que dicha carretera ha generado en el medio y diseñando un trazado sensiblemente paralelo a la misma. El trazado es el situado más al norte de las alternativas planteadas, y discurre con orientación suroeste-noreste por los municipios de Villaseca de la Sagra, Alameda de la Sagra, Añover de Tajo, Borox y Seseña, todos en la provincia de Toledo. Adicionalmente, el enlace inicial con la AP-41 afecta al municipio de Mocejón, también de la provincia de Toledo, y el enlace final con la R-4 implica la afección a terrenos en el municipio de Aranjuez, perteneciente a la provincia de Madrid. Transcurre por una zona llana, siguiendo sensiblemente la vega del río Tajo, por la margen derecha.

La alternativa 1 con conexión coincide en todo lo definido para la alternativa 1, a lo que hay que añadir el tramo de la conexión N-400 con TO-22/AP-41 de 4.342 metros de longitud.

La alternativa 3 tiene una longitud total de tronco de 38.778 metros, es la que se encuentra más al sur de las alternativas estudiadas en el estudio informativo. Atraviesa

los municipios de Mocejón, Toledo, Almonacid de Toledo, Yepes, Villasequilla y Ocaña, todos ellos en la provincia de Toledo.

Tras el análisis de las alternativas desde el punto de vista ambiental, económico y territorial, el promotor afirma que la alternativa 1 con conexión resulta la más favorable.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto. A la vista del EsIA, del resultado de la información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, se resumen a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

b.1) Población y salud humana. Según el EsIA, en la fase de construcción, se pueden producir molestias a la población como consecuencia de las actividades propias de la fase de obra. Las demoliciones de firme y el desmantelamiento de estructuras generarán emisiones de partículas, humos e incremento de los niveles de ruido. Por otro lado, se producirán desvíos provisionales y cortes temporales que afectarán a la accesibilidad a los núcleos urbanos. Como medidas preventivas, el EsIA señala que se instalarán plataformas de lavado de ruedas en los puntos de conexión entre los caminos de obra y los elementos de la red viaria con el fin de evitar el arrastre de barro a sus calzadas, se limitará la velocidad de circulación de vehículos en los caminos de obra a 20 km/h, y no se realizarán trabajos ruidosos próximos a zonas habitadas entre las 22:00 y las 8:00 horas.

En la fase de explotación, según el EsIA, no habrá una variación apreciable del ruido, únicamente se calcula un incremento de los niveles entre 0,4 dB y 0,6 dB, no encontrándose en la zona de mayor incremento ningún receptor sensible, con lo que tampoco se considera necesaria la implementación de medidas correctoras. El promotor afirma que se elaborará un estudio de ruido adaptado al trazado definitivo del Proyecto, que defina la conveniencia de instalar pantallas acústicas u otros sistemas de protección sonora.

Por otra parte, el promotor considera que la autovía producirá efectos positivos en la seguridad vial en los desplazamientos, mejorando la accesibilidad entre núcleos urbanos de la comarca y entre estos y otros más alejados, y que incidirá de forma beneficiosa en la estabilidad demográfica a través del empleo generado o consolidado al potenciarse algunos sectores productivos que resulten beneficiados por la proximidad de la autovía.

La Delegación Provincial de Consejería Sanidad de Junta Castilla-La Mancha en Toledo indica en su informe que en la ejecución del proyecto deberán adoptarse las medidas necesarias para evitar afecciones a conducciones o redes de abastecimiento de agua de consumo humano. El promotor contesta diciendo que en la ejecución del proyecto se adoptarán las medidas necesarias para evitar afecciones a conducciones o redes de abastecimiento de consumo humano.

El Ayuntamiento de Toledo en su informe propone que se amplíe el estudio acústico en la zona próxima al barrio de Azucaica y al polígono industrial de Santa María de Benquerencia. El promotor señala que, en el entorno del polígono industrial, el ruido generado por el incremento de tráfico se considera muy reducido respecto el existente en la actualidad, teniendo en cuenta el uso del suelo predominantemente industrial en el ámbito que se inserta. Respecto al barrio de Azucaica, la nueva carretera está lo suficientemente alejada de la zona urbana, más de 600 m, como para que resulte afectado por los ruidos que emite el tráfico. No obstante, durante el proyecto de construcción se realizará el estudio acústico de todos los viales de acuerdo con las metodologías actualizadas, incluida la conexión, y se tomarán todas las medidas correctoras que resulten necesarias según las conclusiones de dicho estudio.

b.2) Flora y vegetación. Hábitats de interés comunitario (HIC). Según el EsIA, las alternativas propuestas se asientan en su mayor parte sobre superficies dedicadas a diversos tipos de cultivo, ocupando las zonas topográficamente más favorables, siendo también frecuentes las superficies atravesadas sobre zonas muy antropizadas como márgenes de carreteras y caminos, eriales, etc., carentes todas ellas de comunidades vegetales que puedan definirse como naturales. Mientras que las áreas más abruptas están cubiertas por las diversas etapas seriales de sustitución de los antiguos encinares.

De esta forma, en los suelos más degradados aparecen tomillares, mientras que en las zonas mejor conservadas o con suelos más profundos se desarrollan retamares. Otras comunidades vegetales que se pueden localizar en las zonas no ocupadas por los cultivos están dominadas por el esparto, que se asienta sobre las margas yesíferas, yesos y arcillas ricas en bases de la zona nordeste del ámbito, así como por la coscoja, que cubre las laderas de algunos barrancos próximos a Ocaña.

Según el EsIA, los hábitats de interés comunitario (HIC) en el entorno del proyecto, junto con las superficies afectadas de cada HIC son los siguientes:

92A0. Alamedas, olmedas y saucedas de las regiones Atlántica, Alpina, Mediterránea y Macaronésica. (3.500 m²).

92D0. Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*). (3.100 m²).

1430. Matorrales halonitrófilos (*Pegano-Salsoletea*). (100.100 m²).

1510*. Estepas salinas mediterráneas (*Limonietalia*). (100 m²).

3270. Ríos de orillas fangosas con vegetación de *Chenopodium rubri* p.p. y de *Bidention* p.p. (400 m²).

5335. Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. (24.100 m²).

6220*. Pastizales xerofíticos mediterráneos de vivaces y anuales. (86.000 m²).

Las medidas preventivas propuestas incluyen el jalonamiento previo de las zonas de obra y de tránsito de la maquinaria, disponer de todos los medios necesarios de prevención y extinción de incendios, contándose siempre con extintores en todos los vehículos, rejillas antichispas en tubos de escape, no circular con los vehículos fuera de los caminos de obra, etc. Añade, también la revegetación de los taludes de terraplenes y superficies utilizadas temporalmente en fase de obras, con especies autóctonas resistentes a la escasez de recursos hídricos.

La Dirección General de Economía Circular de la Consejería de Desarrollo Sostenible de la Junta Castilla-La Mancha informa que las alternativas discurren por terrenos yesosos con endemismos relevantes y que debería haberse realizado un inventario de flora para aquellas teselas susceptibles de albergar especies en peligro; que no se contemplan medidas compensatorias por la pérdida de vegetación y HIC afectados. Además, indica que los taludes y desmontes deben proponer soluciones geomorfológicas que favorezcan la germinación de las hidrosiembras y el asentamiento de las plántulas. Por último, establece una serie de condiciones que deberán de ser tenidas en cuenta a la hora de la revegetación de los taludes.

El promotor contesta que el apéndice IV del EsIA contiene un estudio botánico específico, realizado por especialistas que han recorrido toda la traza, analizando la vegetación afectada y delimitando las teselas, en las que se ha descrito el tipo de hábitat su estado de conservación y características, y que si ha propuesto medidas de compensación para la vegetación y los HIC. Indica que la única especie protegida encontrada en el ámbito del estudio informativo ha sido *Glycyrrhiza glabra*, declarada «De interés especial» en la Comunidad de Madrid (Decreto 18/1992, de 26 de marzo), pero que en la alternativa 1 esta especie no está afectada directamente por el trazado, apareciendo cerca de un arroyo en la zona del óvalo de enlace al inicio del trazado. Además, indica que se han diseñado los taludes y desmontes del estudio informativo con pendientes 3H/2V y que considera que este talud es adecuado con la revegetación de taludes y la realización de siembras. Si bien, añade que un diseño más específico se tratará posteriormente en la redacción del proyecto de construcción. Las medidas anteriormente citadas por el promotor se desarrollan en el apartado de Red Natura 2000 de la presente resolución.

Para asegurar la protección de la vegetación, la flora y los HIC se han incluido las condiciones núm. 3, núm. 4 y núm. 5 en la presente resolución.

b.3) Fauna. Los impactos sobre la fauna, según el EsIA, son debidos principalmente a la ocupación de los hábitats faunísticos, el efecto barrera y a las molestias y ahuyentamiento de los animales.

La destrucción de los hábitats faunísticos será ocasionada por la ocupación de terrenos, por los movimientos de tierras y por los desbroces durante la fase de obra. Dichos hábitats faunísticos serán parcialmente recuperables en las zonas no ocupadas por los elementos permanentes de la actuación. Según EsIA, la futura autovía atraviesa el LIC/ZEC Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid. Esa zona no es adecuada para la reproducción de fauna de interés al situarse en el gran eje viario que atraviesa el río Tajo (actuales viaductos sobre el río de la R-4, la A-4 y LAV Madrid-Levante). Añade que las especies piscícolas y otras relacionadas con el medio acuático no serán afectadas de forma directa al proyectarse viaductos de grandes dimensiones sobre los cauces, que no afectarán a las riberas.

Durante la fase de construcción, se ocasionarán, con carácter temporal, molestias y ruidos a la fauna ocasionados por el tránsito de maquinaria, vehículos y personal, sin embargo, las molestias producidas en la fase de explotación serán permanentes. La presencia de personas y vehículos, como del ruido provocado por el tráfico rodado son elementos que ya forman parte del ámbito de estudio, de forma que las especies presentes están habituadas a este tipo de molestias. Además, en las inmediaciones del trazado no se ha identificado la presencia de especies ni enclaves faunísticos especialmente sensibles. En cuanto a las especies de mamíferos que se encuentran afectados, se observan ejemplares de las especies más generalistas, tales como el conejo (*Oryctolagus cuniculus*), la liebre ibérica (*Lepus granatensis*), zorro rojo (*Vulpes vulpes*).

Además, antes del inicio de las obras se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna, con el objetivo de establecer, si fuera necesario, las medidas a adoptar antes del inicio de las obras. Añade, también que para facilitar la salida de la vía de los animales que pudieran burlar el cerramiento, se dispondrán vías de escape unidireccionales, tal y como se representan en la medida núm. 6 de las fichas descriptivas del EsIA.

En fase de explotación, el efecto barrera constituye el impacto negativo más relevante, debido a que puede limitar de forma considerable el movimiento de las especies terrestres, originándose tanto por el vallado de la autovía como por el continuo tráfico de vehículos, que o bien es causa de atropellos o bien inhibe a los animales terrestres a realizar el cruce de una margen a otra. Por lo que se prevé viaductos para el cruce de grandes estructuras como el AVE y ríos y arroyos de cierta envergadura, así como obras de drenaje transversal (ODT) y marcos para el paso sobre arroyos menores y pequeñas cuencas interceptadas.

Igualmente se han dispuesto los pasos superiores e inferiores necesarios para el cruce y la reposición de canales, caminos agrícolas, vías pecuarias y carreteras, asegurando todo ello una cierta permeabilidad para los movimientos de las especies de vertebrados terrestres existentes.

La Dirección General de Economía Circular de la Consejería de Desarrollo Sostenible de la Junta Castilla-La Mancha indica que deberá incluirse un cronograma con la planificación para la ejecución de las obras, en el cual deberán considerarse como inhábiles, los periodos de reproducción y cría de las especies catalogadas que se encuentren en las proximidades de los trazados que se propongan. El promotor contesta que el estudio ambiental indica que, con el objeto de reducir las molestias acústicas a la fauna próxima al área de actuación, se planificarán las obras, a efectos de segregar las más ruidosas de los períodos de reproducción e interferir lo menos posible en las épocas de cortejo y nidificación de las especies del entorno. Aunque no se ha incluido un cronograma específico, se ha tenido en cuenta lo que dice el Plan de Gestión de la ZEPA Carrizales y Sotos del Jarama y Tajo sobre fechas para realización de obras.

Esta dirección general añade, que deberá asegurarse la permeabilidad de la infraestructura para la fauna silvestre a lo largo de todo su trazado, siguiendo en todo momento las indicaciones establecidas en el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», editado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. El promotor señala que se construirán

pasos de fauna en los puntos donde el trazado atravesase corredores ecológicos y no existieran viaductos u otras estructuras funcionalmente similares, añade que las obras de drenaje transversal a la autovía se adecuarán el máximo posible para permitir tanto un fácil acceso de animales a las mismas, como su desplazamiento a través de ellas. Para ello se instalarán rampas rugosas en las cunetas y se adecuarán las paredes de sifones y arquetas, con objeto de permitir el escape de los pequeños vertebrados que pudieran caer en ellas. En el interior del drenaje se dispondrá una zona lateral «seca» que pueda ser recorrida por la fauna, a salvo de las aguas del arroyo o cauce drenado.

La misma dirección general indica que el vallado perimetral, deberá seguir las indicaciones establecidas en las fichas 13 y 14 del documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», (Documento 1 para la reducción de fragmentación de hábitats causado por infraestructuras de transporte, Madrid 2015, 2.ª edición) editado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Además, los vallados perimetrales a instalar no podrán utilizar alambre de espino u otro material cortante con el fin de evitar la afección sobre la fauna.

Señala también que no se ha tenido en cuenta el efecto sinérgico de la alternativa 1 con respecto la CM-4001. Del PK 3+495 al PK 12+217, la traza de la A-40 iría paralela al CM-4001, con una distancia variable entre las dos vías. A partir del PK 12+217 y hasta el 17+669 la situación empeora dado que las dos vías irían «pegadas», configurando una auténtica barrera para la fauna. La situación ideal sería optar por la alternativa 1 con conexión, pero desplazando la traza de la A-40 para superponerla con la actual CM-4001 en aquellos tramos en que la autovía discurre pegada a la carretera. Si esto fuera posible, se debería mejorar la permeabilidad de la actual CM-4001. Para ello, el dimensionamiento de los viaductos, obras de drenaje o paso de fauna de la A-40 estudiado según la capacidad de desagüe y las necesidades de tránsito de fauna, debería replicarse en los mismos puntos de la CM-4001, acometiendo en dicha carretera autonómica los trabajos de mejora y ampliación que fuesen necesarios, siempre a costa del presupuesto de la nueva infraestructura.

El promotor indica que ha estudiado los efectos sinérgicos en varios apartados del EsIA y que en los tramos donde el Estudio Informativo contempla la reposición de la CM-4001 en paralelo, se han diseñado para ambas vías los mismos marcos, además de incluir tubos de 1800 mm de diámetro en los casos necesarios. La CM-4001 es una carretera de titularidad autonómica por lo que se mantendrá la máxima coordinación administrativa en aras a evitar el efecto barrera que se indica y determinar las soluciones óptimas en cada caso. Añade que se plantea para fases posteriores del estudio la posibilidad de mejorar la permeabilidad de la actual CM-4001, aunque la infraestructura no sea del mismo titular incluyéndolo como medidas compensatorias ordinarias, y condicionadas a la disponibilidad de permisos/terrenos del titular de la otra infraestructura y siempre que no supongan modificación de la rasante.

La dirección general añade que dada la fragmentación que provoca una autovía, se hace necesario la realización de un análisis de conectividad que marque los potenciales corredores ecológicos del entorno del proyecto para poder diseñar el mejor recorrido y la tipología de obras de drenajes, viaductos, pasos de fauna, etc.

El promotor indica que se realiza un análisis de conectividad en el apartado 5.4.4, Elementos primordiales para la coherencia de la Red Natura 2000, del EsIA, habiéndose basado en el estudio realizado por la Comunidad de Madrid (CAM) en diciembre de 2010 titulado «Planificación de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad de Madrid: Identificación de oportunidades para el bienestar social y la conservación del patrimonio natural». A pesar de no haber sido aprobado, dicho estudio constituye un análisis de la conectividad del territorio de la Comunidad de Madrid, con extensiones a los territorios circundantes, de forma que incluye todo el ámbito de estudio y define y cartografía los corredores ecológicos existentes para la conexión de espacios Red Natura 2000. También se analiza en el apartado 6.5.19 Identificación y valoración de impactos. Análisis comparativo. Conectividad ecológica en sus aspectos más generales y no relacionados directamente con la Red Natura 2000.

En cuanto a las especies, esa dirección general añade que casi la totalidad de la conexión N-400 con TO-22/AP-41 es territorio de campeo y alimentación de una pareja de *Aquila adalberti* (águila imperial ibérica), y que dicha especie se encuentra incluida en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (Decreto 33/1998 de 5 de mayo), en la categoría «En peligro de extinción», y que además la autovía, en terraplén, aumentará la densidad del conejo a escala local. El promotor indica que una pareja de esta especie tiene como parte de su área de campeo y alimentación el terreno ocupado por la conexión N-400/TO-22/AP-41.

La Asociación Ecologista la Avutarda Dientes de Sable indica en su informe la visualización de avutarda común, sisón común y alcaraván común. El promotor indica que de las tres especies citadas por la asociación, durante los muestreos del presente estudio informativo únicamente se visualizó el alcaraván común, en junio de 2020, tanto en la alternativa 1 como en la alternativa 3 y que, en todo caso, en la redacción del proyecto de construcción se preverán todas las medidas a llevar a cabo para la protección de las aves esteparias, pudiendo derivar en ajustes de trazado u otras medidas adicionales para llevar a cabo la protección de las aves esteparias, especialmente en su periodo reproductor durante la ejecución de las obras.

Tanto para dar permeabilidad a la infraestructura, como para establecer las características del vallado perimetral, se establece la condición n.º6. Para garantizar la conservación de la pareja de águila imperial se ha añadido la condición núm. 7 a la presente resolución.

b.4) Red Natura 2000. En primer lugar, la alternativa seleccionada se superpone en puntos de su trazado con el espacio Red Natura 2000 «ES0000438 ZEPA Carrizales y Sotos del Jarama y Tajo», dicha superposición abarca una superficie de 0,52 ha, se trata de zonas marginales catalogadas por el Plan de Gestión como tipo C «no especialmente relevantes en relación con los objetivos de conservación del espacio, por ser las más humanizadas o con uso más intenso, como caseríos de explotaciones, explotaciones mineras en funcionamiento, instalaciones de comunicación, vías de ferrocarril, carreteras», donde se permite la construcción de carreteras, habiendo propuesto el órgano gestor del espacio (Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha) una reducción de la superficie de la ZEPA que, entre otras superficies, eliminaría las atravesadas por estas alternativas. En segundo lugar, ocupa también 0,41 ha del «ES3110006 LIC/ZEC Cuestas, Vegas y Páramos del Sureste de Madrid», la afección se produce en un tramo concreto y reducido del espacio, que cuenta en la actualidad con una naturalidad baja por la presencia de cinco viaductos, junto a otras tres vías de comunicación de alta capacidad ya existentes, en una zona donde el plan de gestión indica textualmente que «se tenderá a concentrar las infraestructuras ajenas a la gestión del Espacio Protegido fuera de su ámbito, salvo en caso de inexistencia de alternativa exterior viable». El EsIA indica que los dos nuevos viaductos sobre el río Tajo se ubicarán junto a los dos existentes de la autopista R-4, a los 2 de la A-4, y al algo más alejado de la LAV Madrid-Levante por lo que en la actualidad el espacio está ya fragmentado. El efecto previsible podría ser un incremento en la dificultad de ciertas especies de fauna para discurrir a lo largo del cauce en ese tramo concreto, no afectando en principio a peces y a anfibios, así como a reptiles y a mamíferos acuáticos. En cuanto a las aves se considera que el efecto no será muy diferente del existente en la actualidad, dado su elevado grado de movilidad.

El enlace previsto con la R-4 requiere dos nuevos viaductos, a añadir a los cinco ya existentes. Desde la estricta perspectiva de la ocupación del espacio Red Natura 2000 la acumulación constituye un impacto moderado, pues, aunque son estructuras ajenas a la conservación del espacio, continuarán permitiendo el flujo de especies a lo largo del cauce del río Tajo por debajo de ellas. El estudio de impacto ambiental establece como medida compensatoria, la redacción de un «Proyecto de mejora de la estructura y composición del bosque ripario y de las orillas de ambas riberas del río Tajo», a lo largo de 2 km de longitud aguas arriba y 2 km aguas abajo del emplazamiento de los nuevos viaductos del enlace de incorporación a la actual autopista R-4.

Las actuaciones a considerar en este proyecto de mejora son, entre otras, la retirada de árboles con estado sanitario deficiente, la poda de formación de arbolado, la retirada de especies exóticas, la plantación de especies arbóreas y arbustivas autóctonas, la limpieza integral de orillas, la creación de playas fluviales con arena y gravas para reproducción de aves propias de este medio, la colocación de nidales para aves insectívoras, las actuaciones de seguimiento del impacto de la autovía en los espacios atravesados.

El informe de la Dirección General de Economía Circular de la Consejería de Desarrollo Sostenible de la Junta Castilla-La Mancha considera que las afecciones sobre la Red Natura 2000 son poco significativas, al ocupar una superficie irrelevante de un territorio ya alterado por las vías R-4 y A-4, en una zona considerada como de uso especial, que admite el trazado de nuevas infraestructuras.

b.5) Suelo, subsuelo y geodiversidad. El EsIA indica que no se han identificado elementos geológicos o geomorfológicos catalogados y, por tanto, el impacto sobre el patrimonio geológico es nulo. Desde la perspectiva de la geomorfología del territorio, los impactos se centran básicamente en la alteración del relieve por la realización de desmontes y terraplenes, explanación de la vía, obtención de préstamos y creación de vertederos para las tierras sobrantes.

La extracción de materiales producirá una alteración sobre el relieve que se verá minimizada al ser utilizado el mismo emplazamiento como relleno de sobrantes. Se calcula que el excedente será de unos 863.969 m³ que será llevado a vertedero.

Para paliar los impactos señalados, el estudio recoge medidas preventivas y correctoras como delimitación de los perímetros de actividad jalonando las zonas de actividad, dicho jalonamiento en áreas incluidas en Red Natura 2000 y en otras en las que estén presentes elementos geomorfológicos y hábitats de protección especial o hábitats de interés comunitario, deberá realizarse en coordinación con el Servicio Provincial de Medio Ambiente en Toledo y contar con la presencia de los agentes medioambientales de la zona; la recuperación de la capa superior de tierra vegetal en las zonas de ocupación garantizando su mantenimiento; delimitación de los itinerarios a seguir para el acceso a la obra, zonas de acopio y a cualquier actividad que suponga una ocupación temporal del suelo; gestión adecuada de los materiales de excavación según la normativa vigente; para las tierras sobrantes se utilizarán como vertederos las zonas que previamente han sido utilizadas para préstamos, utilizándose prioritariamente canteras o graveras como zonas de vertido para su restauración ambiental.

Para garantizar la protección de los valores ambientales relacionados con la geomorfología y el suelo se añade la condición núm. 8 a la presente resolución.

b.6) Atmósfera y cambio climático. Los principales impactos negativos identificados en el EsIA en fase de construcción serán sobre la calidad del aire que se verá afectada por las emisiones de partículas y contaminantes atmosféricos, derivadas de los movimientos de tierras, el uso de maquinaria. Para paliarlos, se prevén las medidas habituales de buenas prácticas durante la ejecución de las obras: Riegos superficiales con cisternas en las zonas de movimientos de tierra, así como en los caminos de acceso a las obras, control de la maquinaria, limitación de la velocidad de los vehículos a 20 km/h, transporte de materiales en camiones tipo bañera estancos o cubiertos con lonas, limpieza de los sistemas de rodadura de los vehículos.

Durante la fase explotación, la afección sobre la calidad del aire será debida al incremento del tráfico rodado y el aumento de las emisiones de gases contaminantes procedentes de los vehículos. En el EsIA se indica que las actuaciones de mejora previstas contribuirán a disminuir los problemas de tráfico existentes en la actualidad.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que la alternativa 1 es la que menor huella de carbono genera seguida de la alternativa 1 con conexión, aunque las diferencias en la valoración final de todas ellas son de escasa magnitud, por lo que todas pueden ser consideradas viables.

b.7) Agua. Los cauces afectados por la autovía son el río Tajo y varios afluentes innominados, el arroyo Fuente Seseña, arroyo Valdebajares, arroyo Borox, Barranco Valmiguel, arroyo de la Barca Vieja, Barranco de Valdelobos, río Guatén y el arroyo Mazarrín.

Según el EsIA, dichos arroyos se verán afectados por la ocupación de terrenos y/o movimientos de tierras, que pueden dar lugar a un efecto barrera al impedir la libre circulación de las aguas, aumentando así el riesgo de inundación. Estas alteraciones originarán un impacto temporal limitado mientras dure la obra concreta de un cruce, afectando en especial a los cauces menores, donde los movimientos de tierra, acumulaciones temporales de materiales, acopios, etc, se sitúan próximos a las orillas y pueden taponar o alterar el flujo de caudales, en especial ante episodios de intensas lluvias. Por el contrario, no es previsible este impacto de alteración de flujos en el río Tajo, dado que su anchura y caudal obliga a construir largos viaductos que no necesitan intervenciones junto a las orillas.

La calidad de las aguas también puede verse afectada durante la fase de construcción por el posible vertido accidental procedente de la maquinaria de obra o residuos de las demoliciones. Según el EsIA se trata de afecciones temporales por ello, durante la fase de obras, se realizará un correcto diseño de los sistemas de drenaje con los criterios establecidos por la Confederación Hidrográfica del Tajo, se impermeabilizarán las zonas de instalaciones auxiliares, se instalarán balsas de decantación cercanas a las zonas auxiliares y barreras de retención de sedimentos en zonas de posibles arrastres a cauces públicos y se gestionarán adecuadamente los residuos generados. El EsIA, además, incluye unas fichas descriptivas donde se detalla la medida preventiva núm. 2, balsa de decantación en zona de instalaciones auxiliares para la fase de construcción y la medida núm. 5, balsa de retención de vertidos accidentales bajo viaducto para la fase de explotación.

La Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, indica que la metodología empleada para el cálculo de los caudales del estudio hidrológico se considera válida; sin embargo se detectó un error en el funcionamiento de la estación de aforos núm. 232 de Villaseca (Toledo), situada en el arroyo Guatén, lo que ha hecho que los valores que arroja la aplicación CAUMAX estén infravalorados y que los caudales circulantes por el arroyo a su paso por el término municipal de Yeles (Toledo) aguas arriba del punto de cruzamiento con la autovía, no estén bien calculados. Teniendo en cuenta lo anterior, se deberán volver a calcular los valores de los caudales del arroyo Guatén, a fin de dimensionar el viaducto previsto sobre el mismo con la mayor exactitud.

La confederación establece, además, en su informe una serie de consideraciones que deberán ser tenidas en cuenta por el promotor para la ejecución del proyecto tales como:

Se solicitarán autorizaciones para cualquier actuación, captación o vertido en zonas de DPH, servidumbre y policía.

No se autorizarán en DPH construcción, montaje o ubicación de instalaciones para albergar personas, ni siquiera de carácter provisional.

Se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura.

Se ha de solicitar autorización para actuaciones en la zona de policía.

Se estudiarán con detalle los cruces de cauces para adecuar la actuación a la naturaleza del cauce y no al contrario. Sugiere obras de cruce con una única luz.

La mayor afección al medio ambiente se circunscribirá al entorno de los cauces, por lo cual se tendrán en cuenta la necesidad de adecuar la actuación a la naturalidad de los cauces, y en ningún caso se intentará que sea el cauce el que se someta a las exigencias del proyecto.

Se evitarán afecciones hidromorfológicas, a la vegetación de ribera y a la recarga de acuíferos.

El promotor indica que de manera general se han tenido en cuenta en la elaboración del estudio como condicionantes el respetar las servidumbres, estudiar los cauces como un condicionante al que adaptarse y no al contrario, evitar afecciones hidromorfológicas y a la vegetación de ribera, no ocupar el DPH, etc. En todo caso se tendrán en cuenta las consideraciones indicadas para fases posteriores del proyecto.

En particular, en el caso de la conexión N-400 con la TO-22/AP-41, para el diseño de la parte final del trazado y su adecuada inserción en la autovía TO-22, el trazado de la carretera se adentra en zona de policía ente los PP. KK. 3+194 y 3+355, por lo que se solicitará la autorización correspondiente.

Respecto a los cruces con cauces, para obras de drenaje se plantean obras con una única luz, no así en el caso de viaductos que cruzan determinados arroyos y ríos, en los que se han previsto varias luces, si bien siempre constan de una única luz para el cruce del cauce, que salva tanto el dominio público como la zona de servidumbre. En todo caso se han colocado los estribos fuera de la vía de intenso desagüe.

Por último, no se ha previsto ninguna modificación de ningún cauce natural, habiéndose previsto sólo la modificación de un encauzamiento artificial presente en el cruce del arroyo de Fuente Seseña bajo la carretera CM-4001.

La Delegación Provincial en Toledo de la Consejería de Agricultura, Agua y Desarrollo Rural de la Junta Castilla-La Mancha indica en su informe que debido a las afecciones a zona regable de iniciativa pública (La Real Acequia del Jarama y El Canal de las Aves), habrá que contactar con la Confederación Hidrográfica del Tajo, así como con las comunidades de regantes propias de cada zona, para determinar la afección exacta y consiguiente reposición.

El promotor indica que en el estudio informativo se realizó el análisis de los sistemas de riego existentes y se evaluó la afección y posible reposición. En todo caso, en las siguientes fases del proyecto se realizarán los contactos indicados para ajustar en lo posible el trazado minimizando las afecciones y consensuando las soluciones más adecuadas de las reposiciones que sean necesarias.

b.8) Paisaje. Durante la fase de construcción, según el EsIA, el paisaje se verá afectado por movimientos de tierras, con los acopios y la presencia de maquinaria e instalaciones auxiliares, así como con el avance de la explanación del tronco de la vía en proyecto, todo ello al implantarse una infraestructura de grandes dimensiones y tipología uniformemente lineal, en contraste con la mayor o menor heterogeneidad del terreno. Se trata de un impacto directo, de intensidad media, permanente en el tiempo e irreversible. Durante la fase de explotación se mantiene el impacto paisajístico debido a que se trata de una estructura permanente.

Para paliar estos efectos, el promotor redactará un Proyecto de Restauración e Integración Ambiental y Paisajística, que pasará a formar parte del proyecto de construcción, de forma que este último incluya sus presupuestos y garantice su ejecución al finalizar las obras de construcción de la autovía. El proyecto definirá, al máximo nivel, todas las medidas paisajísticas, de revegetación y de lucha contra la erosión, necesarias para que la autovía logre la mayor integración posible en el entorno atravesado. Las actuaciones y metodologías aplicables que incluirá el mencionado proyecto se contemplan en las pág. 186 y 187 de la EsIA, e incluyen retirada de tierra vegetal, tratamiento previo de las superficies a restaurar, sujeción de taludes, siembra de especies herbáceas y arbustivas, hidrosiembra de especies herbáceas y arbustivas, plantaciones y mantenimiento de la vegetación implantada.

El proyecto de construcción estudiará la necesidad de aplicar medidas correctoras, como mínimo, sobre los taludes de desmonte y terraplén, los muros de contención de tierras, los accesos temporales de obra, zonas de acopio de materiales e instalaciones auxiliares de obra, tramos de carreteras o caminos que queden fuera de uso por modificaciones en su trazado, zonas de préstamo, zonas de vertido de tierras sobrantes de excavación o cualquier otra superficie que pueda resultar afectada durante el periodo de obras y que necesite actuaciones de recuperación morfológica o de restauración de la cubierta vegetal.

El EsIA añade una serie de medidas correctoras entre las que destacan:

Cuando sea posible adoptar perfiles irregulares y redondeados, fundamentalmente en los bordes.

En los cauces, la plantación con especies bien adaptadas a las condiciones edáficas que soportan las zonas de riberas fluviales.

Las zonas de vertedero y préstamo vendrán definidas convenientemente en el proyecto de construcción, que indicará los criterios de revegetación propuestos.

Con objeto de garantizar una adecuada restauración ambiental, se deberá cumplir con la condición n.º 9 de esta resolución.

b.9) Patrimonio cultural. Vías pecuarias (VVPP). De acuerdo con el Estudio de Patrimonio Cultural que se incluye en apéndice núm. 3 del EsIA, en el ámbito en el que se desarrollan las actuaciones planteadas de los 28 Yacimientos, Ámbitos de Prevención y Ámbitos de Protección inventariados, únicamente se han documentado materiales y/o estructuras en cuatro de ellos («Ámbito de Prevención B3. Finca Velilla», «Ámbito de Prevención B3. Arroyo Guadatanejo», «Yacimiento Peña Acirate» y «Real Acequia del Jarama»). Con respecto a los yacimientos inéditos encontrados durante la prospección (15 en total), la mayoría han sido catalogados como hallazgos aislados o la cantidad de materiales (densidad baja o media) y/o su cronología (Paleolítico Inferior/Medio) no permiten adscribirlos a lugares de asentamiento permanente o se encuentran en la banda de incidencia del trazado sin afección real. Cinco de los casos («A-40. P.K. 6+395», «A-40. P.K. 12+085», «A-40. P.K. 12+400», «La Serna» y «La Isla») se han considerado como posibles asentamientos. Por otra parte, el resultado de la prospección del nuevo inicio de la alternativa 1 concluye que de los cuatro yacimientos y ámbitos de prevención inventariados solo se han documentado materiales y estructuras en 1 de ellos, indicando la compatibilidad del trazado.

La construcción de la conexión N-400 con la TO-22/AP-41 tiene escaso impacto arqueológico, pues de los cinco ámbitos de prevención y ámbitos de protección inventariados no se han documentado materiales y/o estructuras en 4 de ellos, mientras que en uno de los ámbitos de protección se conocen restos por una excavación arqueológica llevada a cabo recientemente («Ámbito de Protección A10. Polígono Industrial Santa María de Benquerencia»).

La Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte señala en su informe que cualquier posible intervención sobre la Real Acequia del Jarama debe ser autorizada y gestionada por la CHT y por la DG de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte. Además, manifiesta su acuerdo con todo lo concerniente a prospección arqueológica y otros temas realizados sobre el patrimonio cultural.

El promotor indica que durante la ejecución del proyecto de construcción se realizarán los contactos necesarios con la Confederación Hidrográfica del Tajo y con la DG de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte para coordinar y en consecuencia obtener la autorización para cualquier intervención sobre la Real Acequia del Jarama.

La Delegación provincial de Toledo de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta Castilla-La Mancha condiciona la ejecución a la realización de determinadas actuaciones arqueológicas que detalla en su informe. Indica que préstamos, vertederos, instalaciones y cualquier otra infraestructura asociada no evaluada en los informes deberán ser objeto de un estudio de valoración de afecciones al patrimonio histórico. Añade que los estudios arqueológicos previos a la alternativa elegida deberán garantizarse mediante la presentación en la Delegación provincial de Educación, Cultura y Deportes de la solicitud de autorización de los trabajos arqueológicos y del proyecto arqueológico de actuación, siendo esta quien deba autorizar expresamente las medidas de control y conservación pertinentes. Una vez que se autorice el proyecto, el control y supervisión arqueológica directa de todos los movimientos de terrenos generados en la obra se realizará por parte de un arqueólogo

expresamente autorizado, realizando la conservación *in situ* y documentación (informes arqueológicos, memorias y fichas inventario de carta arqueológica) de los bienes inmuebles y de los restos muebles que puedan aparecer.

El promotor indica que las actuaciones se llevarán a cabo para la alternativa que sea seleccionada de manera definitiva y siguiendo las indicaciones que figuran en el informe del Servicio de Cultura.

En cuanto a las vías pecuarias directamente afectadas por el proyecto se localizan en la provincia de Toledo y son las siguientes:

Cordeles de los Puchereros y de la Cañada de los Huertos.
Colada sobre el Camino de Aranjuez a Toledo y la Cañada Real de Mocejón.

La vía más afectada es el Cordel de los Puchereros, dentro del término de Añover de Tajo. En el EslA se contempla la reposición de la totalidad de las vías pecuarias afectadas durante las obras, quedando así asegurado en fase de explotación el correcto tránsito de personas, ganados y vehículos autorizados, por la totalidad de las vías interceptadas.

c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto. El EslA incluye un apartado denominado «Efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves y catástrofes», en el que se ha estudiado la vulnerabilidad del proyecto ante los riesgos tecnológicos, como pueden ser incendios, derrames y explosiones, ante los riesgos naturales, entre ellos se encuentran las inundaciones, desprendimientos, deslizamientos, vientos, rayos, movimientos sísmicos, fenómenos meteorológicos e incendios forestales, y antes los riesgos antrópicos por una incorrecta o incompleta aplicación de normas de operación, un uso incorrecto de los medios de protección, un posible sabotaje o la realización de actos vandálicos. La vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes se ha calificado como baja-media, siendo necesario extremar las precauciones para evitar incendios originados por alguna actuación relacionada con el proyecto, tanto en fase de obras como de explotación.

Emergencias y Protección Civil de la Consejería de Hacienda y Administraciones públicas de la Junta de Castilla-La Mancha en su informe enumera la normativa que hay que aplicar y además detallan cada uno de los riesgos de acuerdo con los planes regionales aprobados:

Riesgo de incendio: La zona de actuación es una zona con baja concentración de especies vegetales arbóreas. Área de peligro de incendio nivel 2 y pequeñas áreas de nivel 3 (ribera del Tajo con alto nivel de protección ecológica).

Riesgo de inundaciones: Se indica que la zona de conexión de la futura A-40 con la actual R-4 está afectada por riesgo de inundación. Se debe preservar el drenaje natural, no modificando los cursos de agua naturales. Evitar pendientes inferiores al 3 % en la nueva rasante para evitar encharcamientos en superficie.

Riesgo de fenómenos meteorológicos adversos: Se indican que los términos municipales de Toledo y Seseña se encuentran en alto riesgo de lluvias (tormentas de verano), niebla, nieve, granizo, heladas y altas temperaturas.

Riesgo sísmico: Se indica que la zona dispone de un bajo riesgo por actividad sísmica.

Riesgo geológico y de erosión: Se indica que la actuación discurre por una zona llana con relieves suaves por lo que es poco probable que se produzcan movimientos del terreno, hundimientos y erosión por esta razón. Existe riesgo moderado por la existencia de yesos que pueden provocar hundimientos kársticos. Deben recogerse las aguas de la escorrentía mediante cunetas y reponer la cubierta vegetal.

Riesgo por accidentes derivados del Transporte de Mercancías Peligrosas: Se prevé que por dicha vía circulen mercancías peligrosas.

Riesgo nuclear: Los municipios afectados se encuentran fuera de las zonas de alcance de las zonas de planificación prevista para las centrales de Almaraz y Trillo.

Riesgo químico: No existen plantas químicas activas de primer nivel en la zona, existen plantas químicas de nivel inferior en Illescas, Seseña, Ontígola y Toledo.

Dicho organismo propone la elaboración de un plan de autoprotección que recoja de manera global todos los posibles riesgos conforme al RD 393/2007 sobre planes de autoprotección y su redacción. Concluye el informe indicando que los riesgos contemplados en el catálogo de riesgos de Protección Civil no suponen un impacto significativo que pueda condicionar su establecimiento, siempre y cuando, se cumpla lo indicado en el presente informe, con especial atención a las inundaciones y las medidas de autoprotección.

El promotor responde que tanto en el Estudio Informativo como en el estudio de impacto ambiental, se han tenido en cuenta los riesgos enumerados en el informe de Protección Civil, bien es cierto que no se han recogido en un único documento o plan, si no que aparecen repartidos a lo largo del documento, en función de la unidad temática de que se trate, además se ha incluido un apartado en la memoria del estudio de impacto ambiental destinado al análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves y/o catástrofes relevantes.

Particularmente, la zona donde se indica con posible riesgo de inundación (unión de la futura A-40 con la R-4), es una zona donde se atraviesa el río Tajo en viaducto de forma similar a como lo hacen: la actual R-4, AVE Madrid-Sevilla y A-4, donde la lámina de inundación con periodo de retorno de 500 años no afectaría a dicho viaducto. En cuanto al plan de autoprotección, al no disponer de túneles la nueva infraestructura no sería obligatorio su elaboración atendiendo a lo indicado en el RD 393/2007 planes de autoprotección y su redacción. Por último, está previsto disponer de encapsulamientos de terrenos yesíferos para evitar la descomposición del yeso por el agua y evitar así los riesgos de karstificación.

d. Programa de vigilancia ambiental (PVA). El EsIA incluye un PVA que pretende garantizar el cumplimiento de las medidas mitigadoras de impactos propuestas, así como de los aspectos a controlar. Establece un seguimiento que persigue avalar la correcta ejecución de las medidas protectoras del proyecto. Al mismo tiempo, el seguimiento permitirá detectar las desviaciones de los efectos pronosticados o detectar nuevos impactos no previstos. Si fueran identificados, permitirá redimensionar las medidas propuestas o adoptar otras nuevas.

Según el EsIA, para los trabajos a realizar en la fase de construcción se presentará especial atención en los siguientes aspectos:

Control del jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.

Control de la calidad del aire y ruido.

Control de la conservación de suelos.

Control de la calidad de las aguas.

Control de la gestión y almacenaje de residuos y vertidos producidos por la actividad.

Control de la vegetación y el plan de restauración.

Control de afecciones sobre la fauna.

Control sobre el patrimonio histórico-arqueológico.

Durante la fase de explotación, se presentará especial atención al:

Control de la calidad de las aguas.

Control sobre los niveles sonoros.

Control de la vegetación y el plan de restauración.

Control de afecciones sobre la fauna (eficacia de los pasos de fauna).

Control sobre la eficacia de las medidas compensatorias

El promotor prevé emitir, como mínimo, informes periódicos durante la fase de obras, así como todos los informes ocasionales que se consideren necesarios ante problemas o incidencias.

Durante la fase de explotación con periodicidad semestral durante los tres años siguientes al acta de recepción de la obra se realizará:

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas.

Informe sobre la eficacia de las medidas de protección a la fauna.

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas de recuperación, restauración e integración paisajística de la obra y de la defensa contra la erosión.

Información sobre la aparición de impactos no previstos.

Además de informes excepcionales, que describirán los deterioros ambientales o situaciones de riesgos, de diversa entidad, según las circunstancias que los motiven y un informe final que recoja, los aspectos más relevantes de la vigilancia efectuada en esta fase, evaluando la eficacia de las medidas de integración propuestas a la realidad de la obra, a fin de que estos datos puedan ser utilizados en proyectos y situaciones ambientalmente similares.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el anexo I grupo 6, letra a, epígrafe 2.º de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta dirección general, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Autovía A-40. A-6-Ávila-Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel. Tramo: Conexión con la AP-41 (Toledo)-Ocaña (R-4)» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto

i. Condiciones generales:

1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2) Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

ii. Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos:

3) En la revegetación de los taludes se emplearán exclusivamente especies autóctonas de flora silvestre, adaptadas a las condiciones climáticas y al suelo donde van a ser implantadas, y con capacidad de cubrir con rapidez el suelo. Es recomendable incluir entre las especies de restauración de los taludes alguna especie leñosa arbustiva dada su mayor capacidad de fijación del suelo. Se recomienda que las plantaciones se acompañen de hidrosiembra que permita una rápida fijación de los taludes. En todo caso, éstos deberán diseñarse de forma que se pueda llevar a cabo dicha hidrosiembra, en cualquier parte del mismo, sin que en ningún caso queden zonas sin semillas. También se debería de valorar la posibilidad de incluir dentro de las mezclas de especies a utilizar alguna especie ruderal que permita una más rápida y efectiva colonización de los taludes.

4) Hasta que se constate la estabilidad del terreno frente a la erosión, deberán corregirse los surcos de erosión que aparezcan en los taludes y superficies restaurados. Estas operaciones se realizarán al menos con periodicidad anual, y en todo caso cuando se compruebe la aparición de barrancos que deban ser rápidamente corregidos para evitar que se desencadenen procesos erosivos mayores.

5) Se realizará un estudio botánico intensivo antes de la obra en las zonas donde se haya identificado que puede haber especies de interés por su grado de amenaza y en caso de detectar especies amenazadas, se adoptarán las medidas compensatorias oportunas de común acuerdo con el órgano competente en biodiversidad de la CA.

6) El diseño de los pasos de fauna y los vallados perimetrales, deberá ajustarse a las indicaciones establecidas en el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», (Documento 1 para la reducción de fragmentación de hábitats causado por infraestructuras de transporte, Madrid 2015, 2.^a edición) editado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

7) Se compensarán los impactos residuales sobre la pareja nidificante de águila imperial ibérica del trazado «conexión» a través de la ejecución de:

Marcaje con GPS de adultos y facilitación de los datos de geo-posicionamiento de los individuos marcados.

Reforestaciones en forma de bosquetes de chopos en arroyos de interés para la especie en la provincia de Toledo.

En caso de que durante la vigilancia ambiental se concluya que estas medidas no han sido suficientes para compensar el impacto residual, se podrán poner en marcha alguna de las siguientes medidas:

Corrección de tendidos eléctricos en la provincia de Toledo para reducir la mortalidad por electrocución.

Reparación y mejora de la estabilidad de nidos en la provincia de Toledo.

Mejora de la disponibilidad de alimento a través de medidas para el fomento de conejo de monte en lugares de interés de la provincia.

Las medidas a realizar deberán ser acordadas previamente con la Delegación Provincial de Desarrollo Sostenible de Toledo.

8) El proyecto constructivo incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de canteras, vertederos, zonas de préstamos e instalaciones auxiliares de obra. Se considerarán zonas de exclusión para la localización de todos estos elementos, además de las señalados por el promotor, todas las zonas definidas como ambientalmente sensibles y en particular los cursos fluviales, las zonas ocupadas por vegetación de ribera, los espacios de la Red Natura 2000, los hábitats de interés comunitario, prioritarios o no, y las áreas de importancia y de distribución del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*). El emplazamiento final de vertederos y préstamos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

9) Se considera imprescindible disponer de una superficie de acopio lo suficientemente amplia para que la tierra vegetal acopiada se mantenga en condiciones favorables para ser empleada posteriormente en labores de restauración, considerándose apropiadas hileras con una altura máxima de 1,50 m que han de ser tratadas convenientemente a lo largo del tiempo para que no pierdan sus propiedades edáficas. Se debe elaborar un presupuesto detallado que indique número de tratamientos a realizar, sistemas de tratamiento a utilizar, etc., que deberá de incluirse en el proyecto de restauración e integración paisajista de la infraestructura.

iii. Condiciones al programa de vigilancia ambiental: En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

10) Se elaborarán protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de vertidos accidentales de aceites, combustibles, lubricantes, mezclas bituminosas, restos de hormigonado u otras sustancias similares para evitar la contaminación de las aguas tanto superficiales como subterráneas al encontrarse el trazado de la autovía sobre materiales detríticos de alta o muy alta permeabilidad.

11) Durante el desarrollo del PVA, se seguirán los criterios establecidos en el documento «Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte» del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008) y deberá incluir en todo caso el seguimiento de la incidencia de los atropellos de la fauna autóctona en la autovía y especialmente de las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas.

2. Conclusión sobre evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000

El proyecto coincide espacialmente con los lugares:

«ES0000438 ZEPA Carrizales y Sotos del Jarama y Tajo» (0,52 ha).

«ES3110006 LIC/ZEC Cuestas, Vegas y Páramos del Sureste de Madrid» (0,41 ha).

El EsIA identifica que los impactos son poco relevantes y propone medidas de mitigación y compensación de los impactos residuales adecuadas.

La Dirección General de Economía Circular de la Consejería de Desarrollo Sostenible de la Junta Castilla-La Mancha informa que las afecciones sobre la Red Natura 2000 son poco significativas, al ocupar una superficie irrelevante de un territorio ya alterado por las vías R-4 y A-4, en una zona considerada como de uso especial, que admite el trazado de nuevas infraestructuras.

Por ello, este órgano ambiental considera que no se producirá perjuicio a la ZEPA Carrizales y Sotos del Jarama y Tajo, ni al LIC/ZEC Cuestas, Vegas y Páramos del Sureste de Madrid, siempre y cuando se desarrollen las medidas indicadas y se realicen con el visto bueno del organismo competente en medio ambiente de la Comunidad de Castilla-La Mancha.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 16 de septiembre de 2022.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Consultas a las Administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
Administración estatal	
ADIF. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Confederación Hidrográfica del Tajo (CHT). (MITERD).	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico.	Sí
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.	No
Dirección General de Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí
Subdirección General de Patrimonio. Ministerio de Defensa.	Sí
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	No
Delegación del Gobierno en Madrid.	No
Subdelegación de Gobierno en Toledo.	No

Consultados	Contestación
Administración autonómica (Junta Castilla-La Mancha)	
Dirección General de Carreteras. Consejería de Fomento.	Sí
Delegación provincial de Toledo. Servicio de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deportes.	Sí
Delegación Provincial en Toledo. Consejería de Agricultura, Agua y Desarrollo Rural.	Sí
Dirección General de Economía Circular de la Consejería de Desarrollo Sostenible.	Sí
Delegación Provincial de Consejería Sanidad de Junta Castilla la Mancha en Toledo.	Sí
Consejería de Economía, Empresa y Empleo.	No
Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. (Emergencias y Protección Civil).	Sí
Administración autonómica (Comunidad de Madrid)	
D. G. Carreteras. Consejería de Transportes e Infraestructuras.	Sí
Área de Planeamiento. Dirección General de Urbanismo. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.	Sí
Área de Vías Pecuarias. Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.	Sí
Subdirección General de Impacto Ambiental y Cambio Climático. Dirección General de Descarbonización y Transición Energética. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.	Sí
Consejería de Sanidad.	No
Consejería de Economía, Empleo y Reto Demográfico.	No
Administración local	
Ayuntamiento de Alameda de la Sagra.	No
Ayuntamiento de Almonacid de Toledo.	No
Ayuntamiento de Añover de Tajo.	No
Ayuntamiento de Aranjuez.	No
Ayuntamiento de Borox.	No
Ayuntamiento de Ciruelos.	No
Ayuntamiento de Mocejón.	No
Ayuntamiento de Ocaña.	No
Ayuntamiento de Seseña.	No
Ayuntamiento de Toledo.	Si
Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra.	No
Ayuntamiento de Villasequilla.	Sí
Ayuntamiento de Yepes.	Sí
Diputación Provincial de Toledo.	Si
Entidades públicas y privadas	
Ecologistas en Acción.	Sí
Asociación Grama.	No
SEO/Birdlife.	No
WWF/ADENA.	No

Alegaciones recibidas en la información pública

Ayuntamiento de Cabañas de Yepes.
Ayuntamiento de Dosbarrios.
Ayuntamiento de Santa Cruz de la Zarza.
Moción del PP en Ayuntamiento de Villamuelas.
Ayuntamiento de Villanueva de Bogas.
Ayuntamiento de Villatobas.
Moción PP y Ciudadanos Ayuntamiento de Yepes.
Sociedad Concesionaria Autovía A-4 Madrid, SA.
La Rozuela, SA.
Marger Inversiones 2016, SL.
LafargeHolcim España, SAU.
Estacada, SA, y Entrecaminos del Cerro, SA (Finca Velilla).
Asociación Comarcal Don Quijote de la Mancha.
Agropecuaria Gomez Muñoz, SL (Vega Mazarracín).
A.N. Aviación, SL.
Urbanizaciones Esquivias 99, SL.
Asociación ecologista La Avutarda Dientes de Sable.
Particulares (4).

