

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 508** *Resolución de 22 de diciembre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del Suroeste. tramo: punto kilométrico 10+000 al punto kilométrico 74+000 (Madrid y Toledo)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 1 de junio de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del Suroeste. tramo: p.k. 10+000 al p.k. 74+000 (Madrid y Toledo)», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de su vulnerabilidad. Se incluye, asimismo, el proceso de participación pública y consultas y la documentación generada en la tramitación.

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

El ámbito por el que discurre la alternativa analizada está compuesto por 13 municipios que serían los afectados, cinco de ellos pertenecientes a Madrid (Madrid, Alcorcón, Móstoles, Arroyomolinos y Navacarnero) y ocho a Toledo (Casarrubios del Monte, Valmojado, Méntrida, Las Ventas de Retamosa, La Torre de Esteban Hambrán, Santa Cruz de Retamar, Quismondo y Maqueda).

La autovía del Suroeste A-5 atraviesa tres Comunidades Autónomas: Madrid, Castilla-La Mancha (provincia de Toledo) y Extremadura (provincias de Cáceres y Badajoz). El tramo objeto de estudio comienza en el p.k. 10+000, antes del enlace con la M-40 (Madrid) y finaliza en el p.k. 74+000, en el enlace de conexión con la Autovía A-40 (Toledo). El objeto fundamental de este proyecto es la mejora de trazado, la ampliación de capacidad y la reordenación de accesos del tramo de autovía mencionado.

El tramo objeto de estudio sufre grandes problemas de congestión en la actualidad. Para solucionar dichos problemas, se considera necesario aumentar la capacidad del tronco mediante la ampliación de un carril. La ampliación en la zona de Madrid se realiza, en general, por el exterior ante la falta de espacio en la mediana, excepto en las zonas situadas entre los pp.kk. 16+00 y 17+300 y entre el p.k. 24+400 hasta el límite de provincia de Toledo, donde la anchura disponible en mediana permite la ampliación con una holgura suficiente para dejar entre 4-5 metros de mediana final. En la provincia de Toledo, se amplía el tercer carril por la mediana de forma continua, al disponer de espacio suficiente en toda su longitud, donde se garantiza la existencia de una mediana resultante, en general mayor de 5 m de anchura, finalizando la ampliación en el enlace de Valmojado. Los pasos inferiores de caminos, enlaces y puentes sobre cauces

deberán ser ampliados en los casos en los que no estén preparados para acoger un tercer carril.

Además, es necesario el diseño de nuevas actuaciones en el ramal de conexión (A-5/R) con la M-40, que parte del enlace de San José de Valderas, mediante la pérdida de los dos carriles interiores del tronco de la autovía, en el p.k. 12 aproximadamente, hasta el enlace del Barrio de la Fortuna, correspondiente con la salida 30 de la M-40, sentido Sur.

Se proyectan vías complementarias en ambos márgenes de las calzadas, también con la finalidad de reordenar los accesos para redistribuir los tráficos, separar los flujos de corto y largo recorrido y mejorar la circulación y la seguridad vial. Se localizan, principalmente, en el tramo de autovía comprendido en Madrid, dada la complejidad de la red de viales debido el entorno urbano y la densidad de enlaces.

Finalmente, se proyecta realizar una adecuación de peraltes a la vigente normativa de trazado. Esta actuación se llevará a cabo mediante el fresado y/o extensión de diversas capas de firme, cuando las adecuaciones de peralte supongan un recrecido de pequeño espesor; o mediante la demolición y reconstrucción de la sección completa de firme y explanada, cuando las adecuaciones requieran grandes recrecidos o pérdida de capacidad portante.

2. Tramitación del procedimiento

Con fecha 13 de julio de 2018, se formula resolución de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental (en adelante EsIA) y se remite al promotor junto con las contestaciones recibidas en el trámite de consultas.

El proyecto y el EsIA se someten al trámite de información pública mediante la publicación de un anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de abril de 2022. Asimismo, se publican anuncios de prensa en los periódicos La Tribuna y El País el 5 de mayo de 2022.

Con fecha de 1 de junio de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Durante el análisis formal del expediente, se detecta que no constan los informes preceptivos de los organismos con competencias en materia de medio ambiente, ni de patrimonio cultural de la Comunidad Autónoma de Madrid, por lo que, con fecha de 28 de junio de 2023, se solicita la subsanación del trámite de consultas en aplicación del artículo 40.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Los informes requeridos son aportados a la tramitación el 22 de septiembre de 2023.

3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas.

En primer lugar, se analiza la alternativa 0 o de no actuación, que se descarta por no ser adecuada, ni funcionalmente, ni desde el punto de vista de la seguridad vial. Esta alternativa condiciona el desarrollo socioeconómico regional y no implica una mejora ambiental, ya que no se actúa sobre variables que hoy ejercen efectos perjudiciales sobre la población y la calidad del aire, como son el ruido o las congestiones.

Descartada la alternativa 0, se proponen actuaciones de aumento de capacidad, proyectando un tercer carril. Debido a que las soluciones para la consecución de los objetivos del proyecto están condicionadas por el corredor de la actual autovía, no se consideran alternativas de trazado, ya que cualquier corredor que se separe del trazado y dominio viario de la carretera actual sería más desfavorable desde el punto de vista ambiental.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

b.1 Aire, salud humana y cambio climático:

En fase de construcción y de funcionamiento, se identifican emisiones difusas y localizadas. Las emisiones difusas están constituidas por las emisiones de polvo y partículas en suspensión debidas, en general, a las operaciones asociadas al movimiento de tierras, las emisiones de compuestos orgánicos volátiles provenientes del uso y manejo de pinturas, disolventes y combustibles, así como de la preparación y extendido de mezclas bituminosas y la imprimación de emulsiones asfálticas. Las emisiones localizadas de contaminantes en fase de construcción y explotación se originan en la combustión de carburantes de los motores.

El impacto sobre la calidad del aire y sobre el cambio climático del proyecto vendrá determinado por las emisiones producidas en fase de obra y de explotación. Los contaminantes potenciales que en algún momento pueden sobrepasar los valores límite, según indica el promotor, son los óxidos de nitrógeno, las partículas y el monóxido de carbono, cuyos criterios de calidad están regulados por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Respecto al ruido durante las obras, el EsIA concluye que las molestias acústicas se causan principalmente en zonas no demasiado urbanizadas, y que el presente proyecto generará una afección sonora significativa en momentos puntuales sobre algunas zonas de la primera línea residencial a lo largo del trazado. Por ello, se adoptarán las medidas protectoras adecuadas para, por un lado, asegurar el correcto uso y funcionamiento de la maquinaria de obra, y la adopción de buenas prácticas en general durante la realización de las actuaciones, manteniendo los niveles de ruido dentro de los límites legales y, por otro, llevando a cabo una adecuada planificación de la obra, principalmente de los trabajos nocturnos en relación con las actuaciones especialmente ruidosas, llevando a cabo un seguimiento en obra de los niveles generados e instalando las pantallas acústicas necesarias para evitar este impacto.

Respecto a la fase de explotación, según la modelización acústica realizada para el año 2019, en la fase preoperacional se produce superación de los objetivos de calidad acústica, siendo el período nocturno el más desfavorable con un total de 327 superaciones registradas. En el escenario futuro, calculado para el año 2045, se reduce el número de edificaciones con superación de los objetivos de calidad acústica, pues se obtiene una afección en 278 edificaciones, principalmente de uso residencial afectadas durante el periodo noche, y localizadas de forma mayoritaria en el municipio de Navalcarnero. A la vista de los resultados obtenidos en el apéndice 2. «Estudio de Ruido» del EsIA, y una vez identificados los incumplimientos, se realiza una propuesta preliminar de medidas correctoras consistente en la instalación de 69.910 m² pantallas acústicas. En este sentido, el promotor indica que ha comprobado que la implantación de dichas medidas correctoras permite cumplir los objetivos de calidad acústica establecidos por la vigente normativa para los tres períodos de evaluación (día, tarde y noche), en todas las edificaciones, excepto en la edificación de uso sanitario, el Centro de Inclusión y Oportunidades Padre Zurita, localizada en el término municipal de Alcorcón. Dicha edificación sigue superando los límites de ruido para el periodo nocturno, si bien su horario de funcionamiento únicamente se corresponde con los periodos diurno y vespertino.

En cuanto al impacto derivado de la iluminación de la autovía, se debe tener en cuenta que la actual carretera conlleva una contaminación lumínica considerable. No obstante, las luminarias e iluminación asociada al proyecto, el aumento de tráfico durante las horas nocturnas y la mayor cercanía de las poblaciones a la zona de ocupación supondrán un aumento del impacto lumínico actual.

b.2 Hidrología superficial y subterránea:

El contexto hidrológico en el que se enmarca la zona de estudio pertenece a la Confederación Hidrográfica del Tajo. El eje de la A-5 atraviesa numerosos cauces: Barranco Prado Ovejero, Arroyo de La Canaleja o de Butarque, Carrasquilla, Prado, Aguijón, de los Vegones, de Cabeza Tocón, del Cercado, de Valdegollado, de Valdepozos, de Gualavisa, de Valdepajares, Grande del Molinillo, dos innominados, así como el río Guadarrama. Las masas de agua subterránea presentes en la zona de estudio son tres: Guadarrama-Manzanares, Aldea del Fresno-Guadarrama y Talavera.

En relación con la permeabilidad del terreno que es un aspecto esencial de cara a vertidos potenciales, el EsIA indica que todo el trazado en estudio se localiza sobre zonas de permeabilidad media asociadas a litologías porosas detríticas. Existe, también, una mancha de permeabilidad baja al final del trazado, correspondiente a litologías evaporíticas. Igualmente, atraviesa puntualmente litologías detríticas de edad cuaternaria, asociadas al cauce del río Guadarrama, con una permeabilidad muy alta.

El principal impacto potencial sobre la hidrología se produce durante la construcción debido a la potencial alteración de la calidad de las aguas superficiales por riesgo de vertidos accidentales y movimientos de tierras. El río más importante en la zona de estudio es el Guadarrama, interceptado en una ocasión por la alternativa en estudio, el resto de los cauces interceptados son de menor entidad y los cruces del trazado propuesto con este tipo de elementos no son elevados.

Dado que las intervenciones planteadas se realizan para adecuar, reformar y conservar un corredor existente, todos los cauces mencionados cuentan con los elementos necesarios para no interrumpirlos de ninguna manera. Así mismo, el anteproyecto propone actuaciones de drenaje transversal (obras nuevas o prolongación o limpieza de las existentes), así como estructuras para superar estos cruces y dar continuidad a los cauces superficiales. La estructura más relevante en este sentido es el viaducto proyectado sobre el río Guadarrama, que es la solución que genera menos impacto sobre la hidrología y la vegetación de ribera.

Ninguna de las zonas de instalaciones auxiliares propuestas afecta a cauces de ríos y arroyos, que son considerados como zonas excluidas para ocupaciones temporales.

En la fase de explotación, hay que destacar posibles afecciones tales como el efecto barrera, riesgo de inundaciones por represamiento de los cauces interceptados y alteración permanente del drenaje superficial. En este sentido, para el diseño del trazado propuesto se ha realizado un estudio hidrológico, lo que ha permitido definir los elementos de drenaje transversal necesarios para evitar el efecto barrera y posibles represamientos.

Según consta en el expediente, una vez aplicadas las medidas correctoras, consistentes en la adecuada ejecución de las estructuras previstas, tratando de evitar, en la medida de lo posible, la afección a los cauces y a su vegetación de ribera, y llevando a cabo las correspondientes labores de limpieza y mantenimiento de los elementos de drenaje longitudinal y transversal, se estima que la afección a la hidrología queda reducida al potencial riesgo de inundación por avenidas extraordinarias. Por otra parte, se trata de un riesgo muy bajo, dado que el drenaje se ha calculado para el periodo de retorno de 500 años.

En lo referente a las aguas subterráneas, entre las actuaciones de mayor importancia, destacan aquellas que implican la desviación temporal o permanente de caudales que afecte a las zonas de recarga de acuíferos, la impermeabilización de superficies y los vertidos accidentales. La calidad de las aguas subterráneas puede modificarse por la infiltración de sustancias tóxicas derramadas en el suelo por accidente. Para ello, es necesario que no se produzcan estos vertidos, que se adopten protocolos de actuación en su caso y que, además, se tomen las medidas oportunas para proceder a la descontaminación del suelo. En todo caso, no se estiman impactos significativos a las aguas subterráneas aplicando códigos de buenas prácticas en la fase de construcción.

Finalmente, se señala que en la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria se ha recibido informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo en el que se establecen una serie de condiciones que, tal y como ha indicado el promotor, serán tenidas en cuenta en las fases posteriores del proyecto. Algunas de ellas por su importancia se han incluido, además, en el condicionado de la presente resolución.

b.3 Geología, geomorfología y suelo:

Desde el punto de vista geológico, la actuación se sitúa en un área central de la cuenca Meso-Terciaria del Tajo, también denominada Cuenca de Madrid, sobre los depósitos cuaternarios coluviales que recubren el sustrato detrítico mioceno.

Según información disponible en el Instituto Geológico y Minero de España, en el área objeto de estudio existe el Lugar de Interés Geológico (en adelante LIG) «Yacimiento paleontológico de Arroyo del Soto». Conforme al Inventario Español de LIGs se trata de una superficie sin localización concreta para la que se «Omiten detalles de su ubicación», ubicada entre los pp.kk. 10+000 y 14+000. Asimismo, según la síntesis geológica y geomorfológica llevada a cabo, así como en la prospección de campo realizada, no se han encontrado elementos geológicos o geomorfológicos de interés especial.

El EsIA recoge que la extracción de materiales del subsuelo o su depósito producirán un cambio en la geomorfología al modificarse las pendientes y la continuidad del relieve, lo que produce un efecto destacado de interrupción de las formas naturales y una aparición de formas artificiales. Los impactos iniciados sobre la geología y geomorfología durante la fase de construcción se perpetúan durante la fase de explotación como consecuencia del carácter permanente de algunas de las alteraciones producidas.

En el proyecto, existe excedente de materiales y no será necesaria la propuesta de préstamos, puesto que de la traza se pueden obtener todos los materiales para la ejecución de los rellenos, y solamente habría que traer de aportación suelos y materiales específicos para la coronación y las capas de firmes. Estos materiales tienen unas características específicas, difíciles de encontrar en terrenos naturales de préstamo, por lo que se debe recurrir a yacimientos granulares y canteras que garanticen la aptitud de los materiales exigidos. Según estimaciones del EsIA, la superficie de desmontes generada asciende a 234.507 m² y la del terraplén a 346.003 m². Además, el EsIA incluye un apéndice específico relativo a los préstamos y vertederos, que indica que las actuaciones conllevan la generación de volúmenes de tierras no aprovechables que deberán ser llevadas a vertedero. La opción óptima desde el punto de vista ambiental es el depósito de los sobrantes en las zonas utilizadas previamente para la obtención de materiales o en aquellas antiguas explotaciones cuyos Planes de Restauración del Espacio Afectado permitan su restauración con tierras de procedencia externa.

Todas las superficies de taludes generadas, al igual que todas las demás superficies afectadas por las obras, serán objeto de adecuación morfológica y de integración ambiental y paisajística.

Los suelos en el ámbito de estudio pertenecen, según los criterios propuestos por la Soil Taxonomy System (Soil Conservation Service, 1987), a los órdenes de alfisoles, entisoles e inceptisoles. El impacto sobre la edafología se inicia con el desbroce y los movimientos de tierras. Se produce sobre toda superficie de ocupación, temporal o permanente de la propia autovía, de sus desmontes y de sus terraplenes, en las zonas de instalaciones auxiliares, en los caminos de acceso de nueva construcción, en nuevas zonas de préstamo y vertedero, etc. El impacto residual sobre el suelo que permanece una vez aplicadas las medidas de mitigación, se ciñe a las zonas de ocupación permanente por parte de la plataforma de la autovía, en las que no es posible regenerar la cubierta edáfica existente en la situación preoperacional. Así, tanto en las zonas de instalaciones auxiliares, como en las superficies de préstamos y vertederos, el extendido de la tierra vegetal previamente retirada de la zona de obras, permitirá la conservación de los suelos.

b.4 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HICs):

El proyecto se localiza, fundamentalmente, en la provincia de Toledo, de carácter agrícola. Los encinares se encuentran actualmente reducidos a fincas concretas o a espacios que, orográficamente, no pueden ser aprovechados para su explotación. La vegetación de ribera, presente en los principales cauces, ha sufrido también una importante degradación como consecuencia de la presión antrópica. Por consiguiente, las comunidades vegetales actuales están dominadas por la presencia de amplias zonas de cultivo, en las que se encuentran diseminadas extensiones más o menos grandes constituidas por bosques de quercíneas y pinos, matorrales y herbazales y vegetación rupícola constituyendo bosques de ribera. En el arbolado urbano y el asociado a las infraestructuras, existen presiones propias de ambientes desnaturalizados, que influyen en sus condiciones de desarrollo y que los conducen a estructuras y estados fisiológicos alterados.

La combinación de la cartografía oficial con las superficies identificadas e inventariadas expreso para este proyecto da como resultado la siguiente relación de HIC dentro del ámbito de actuación:

- 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimi*).
- 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.
- 6220 (hábitat prioritario) Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*.
- 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus* spp.
- 6420 Comunidades herbáceas higrófilas mediterráneas.
- 6430 Megaforbios eutrofos higrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino.
- 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.
- 92A0 Alamedas, olmedas y saucedas de las regiones Atlántica, Alpina, Mediterránea y Macaronésica.
- 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*).

Las actuaciones necesarias para llevar a cabo la construcción de los viaductos sobre el río Guadarrama pueden suponer la aparición de un impacto potencial sobre los HICs 92A0, 6430 y 92D0, fundamentado en la ocupación de su superficie de distribución y en la posible pérdida o poda de algún ejemplar de chopo negro, sauce blanco, taray u olmo. Las superficies de los anteriores HICs potencialmente afectadas serían de 2.303,12 m², 460,62 m² y 10,87 m² respectivamente. Dado que se prevén daños sobre la vegetación de ribera asociada al cauce del río Guadarrama, se procederá a la plantación de especies arbóreas y arbustivas autóctonas de ribera, una vez finalizadas las obras. Para estimar la superficie de revegetación suficiente para compensar la pérdida de hábitats riparios producida, se sigue el criterio de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid. De esta forma, las superficies a revegetar serán las que se indican a continuación: 9.212,48 m² del HIC 92A0, 921,24 m² del HIC 6430 y 21,74 m² del HIC 92D0 (en total 10.155,46 m²).

Los impactos sobre la vegetación pueden ser directos o indirectos sobre todo en fase de construcción:

- Eliminación directa de la cubierta vegetal como resultado del despeje y desbroce, creación de caminos auxiliares de obra, instalaciones de obra, etc.
- Eliminación de la vegetación arbórea de la superficie de ocupación de la traza. En este caso conviene recordar que el promotor está sujeto al cumplimiento de la normativa autonómica existente y que por lo tanto antes de cualquier actuación requiere de una previa autorización por parte del organismo competente de la comunidad autónoma. Asimismo, hay que tener en cuenta que en el proyecto se proponen dos medidas

compensatorias: la reforestación de una superficie de 10,3 hectáreas y la plantación de 11.840 ejemplares que se pondrán a disposición de los ayuntamientos afectados.

- Eliminación de HICs por ocupación directa de la infraestructura.
- Cambios en la estructura y composición de los hábitats.
- Afección a especies de flora protegida: Únicamente, se localiza un ejemplar de especie protegida (*Sambucus nigra*) en el ámbito de estudio, declarada «De protección Especial» en el catálogo de la Comunidad de Madrid. Este saúco se ubica junto a una pila de uno de los puentes del río Guadarrama.

En relación con el arbolado afectado por el conjunto del proyecto, urbano y rústico, se verán afectados 2.318 ejemplares, de los cuales 176 se consideran trasplantables. Respecto a la plantación de nuevos ejemplares por tala, aplicando la Ley de Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid a todo el territorio, como propone el promotor, se plantarán un total de 11.840 nuevos ejemplares.

Finalmente, se señala que los órganos ambientales de la Comunidad de Madrid y de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en sus informes, no han mostrado oposición al proyecto, estableciendo una serie de medidas para que su ejecución sea compatible con la conservación del medio ambiente. En este sentido, en el apartado de condiciones de la presente resolución se han incluido aquellas medidas que se consideran más relevantes para garantizar la adecuada protección de la vegetación y los HICs.

b.5 Fauna:

En el ámbito de estudio, se localizan áreas potenciales de dispersión y cría, de supervivencia y recuperación de especies «En peligro de extinción», entre las que destacan el águila imperial (*Aquila adalberti*), el águila perdicera (*Aquila fasciata*) y la cigüeña negra (*Ciconia nigra*). Igualmente, el buitre negro (*Aegypius monachus*), catalogado como «vulnerable», posee una zona de importancia coincidente con el área de estudio. En ambas comunidades autónomas encontramos áreas de importancia para el águila imperial.

Como consecuencia del trabajo de campo, se identifican 62 especies: 57 aves, 4 mamíferos y 1 reptil. De estas, 7 se encuentran incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y 9 dentro de los catálogos de la Comunidad de Madrid y de Castilla-La Mancha: buitre negro, águila imperial ibérica, aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), milano real (*Milvus milvus*), colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*), avión zapador (*Riparia riparia*), ganga ibérica (*Pterocles alchata*) y sisón común (*Tetrax tetrax*).

En el tramo que afecta a la Comunidad de Madrid, se intercepta el denominado «Corredor de la Sagra», de gran interés para las aves esteparias, algunas gravemente amenazadas. También, se señala la afección al «Corredor de los Yesos».

La Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Comunidad de Madrid, así como la Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha resaltan la importancia de la presencia de águila imperial en la zona del proyecto. Además, en la parte correspondiente a Castilla-La Mancha el órgano ambiental indica que el proyecto se desarrolla en hábitats con presencia de aves esteparias amenazadas cuyas poblaciones son escasas y se encuentran en regresión, como el sisón y la avutarda (*Otis tarda*), incluidas en la categoría de «Vulnerable» en el catálogo autonómico de Castilla-La Mancha. Además, existe un plan de recuperación del águila imperial ibérica que coincide con el proyecto en lo que se define como una «Zona de importancia» que según su definición son aquellas que mantienen un hábitat en superficie suficiente y con características adecuadas para albergar la población de la especie en las distintas etapas de su ciclo vital, e incluso las que pudieran permitir en el futuro su expansión. También, se afecta a una «Zona de importancia» del buitre negro.

Con respecto al impacto sobre la fauna que permanece una vez adoptadas las medidas protectoras y correctoras correspondientes, cabe destacar lo siguiente:

– Existe una pérdida de hábitat definitiva, en la zona de ocupación de la infraestructura.

– A pesar de dotar a la infraestructura de elementos de permeabilidad para la fauna, permanece un efecto barrera sobre las especies faunísticas, derivado de la presencia y vallado de la autovía. Aun así, el efecto barrera provocado por la infraestructura mejora respecto a la situación actual. En este sentido, el promotor indica que se prevé la existencia de 30 pasos de fauna para pequeños y mediados vertebrados y 16 para grandes vertebrados, con el objetivo de tratar de minimizar este efecto.

– La presencia de la autovía y del tráfico rodado, pueden dar lugar, a pesar de las medidas anticolidión adoptadas y de los sistemas de escape instalados en el cerramiento, a choques y atropellos de las especies faunísticas presentes, así como al atrapamiento de individuos que hayan conseguido entrar dentro de la zona vallada.

– La circulación de vehículos producirá una degradación de la calidad acústica en el territorio atravesado. Las especies faunísticas que no toleran la presencia humana se desplazarán a zonas más alejadas de la autovía, dentro de sus dominios vitales. Al encontrarse la vía ya en explotación y tras la implementación de las medidas preventivas recogidas en este informe, el impacto se considera no significativo.

Finalmente, se señala que los órganos ambientales de la Comunidad de Madrid y de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en sus informes, no han mostrado oposición al proyecto, estableciendo una serie de medidas para que su ejecución sea compatible con la conservación del medio ambiente. En este sentido, en el apartado de condiciones de la presente resolución se han incluido aquellas medidas que se consideran más relevantes para garantizar la adecuada protección de la fauna.

b.6 Espacios naturales y Red Natura 2000:

En la Comunidad de Madrid, el «Parque Regional del Curso Medio del Guadarrama y de su entorno» se encuentra interceptado por el trazado, en torno a los pp.kk. 16+625 al 19+200. El espacio se encuentra protegido por la Ley 20/1999, de 3 de mayo y por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, aprobado por los Decretos 26/1999, de 11 de febrero, y 124/2002, de 5 de julio. En la zona de estudio que transcurre por la provincia de Toledo, no se localiza ningún espacio protegido, siendo el más cercano «Las Barrancas de Castrejón y Calañas», catalogado como Monumento Natural por el Decreto 224/2010, de 26 de octubre, pero no afectado por la A-5.

En relación con la Red Natura 2000, el trazado de la A-5 intercepta la zona de especial conservación (en adelante ZEC) «Cuenca del río Guadarrama», aproximadamente del pp.kk. 16+625 al pp.kk. 19+200, coincidiendo geográficamente con el mencionado parque regional. El estudio específico de afecciones a Red Natura 2000 valora la afección directa residual del proyecto, empleando para ello la «Guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en Red Natura 2000. Criterios utilizados por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural para la determinación del perjuicio a la integridad de Espacios de la Red Natura 2000 por afección a Hábitats de interés comunitario» del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, concluyendo que el proyecto afecta a dos hábitats, objeto de conservación en el espacio, el 6430 y el 92A0. No obstante, el estudio concluye que la afección no tiene entidad suficiente para suponer un perjuicio para la integridad de la ZEC. Además, el EsIA recoge que la pérdida de hábitat producida será compensada mediante las revegetaciones propuestas indicadas en el apartado correspondiente a los HICs por una superficie de 10.155,46 m².

Respecto al impacto sobre la Red Natura 2000, que permanece una vez adoptadas las medidas protectoras y correctoras correspondientes, destacar que la superficie de ocupación de la ZEC es muy baja frente a su área total, y se produce en una zona en la

que el espacio ya «convive» con la presencia de la actual carretera A-5. En lo referente al cruce con la Red Natura 2000, se garantizará la permeabilidad ecológica del cauce del río Guadarrama y su entorno inmediato, tanto en la fase de construcción como en la de explotación. Por este motivo, en este corredor no se levantará ningún tipo de estructura que pueda impedir el paso de fauna, ni tampoco se ubicarán parques de maquinaria, almacenes de materiales o depósitos de residuos. Asimismo, la presencia y actividad humana se reducirá al mínimo.

Asimismo, se informa que, durante el trámite de consultas a las administraciones afectadas, la Subdirección General de Espacios Protegidos de la Comunidad de Madrid propuso que al objeto de mejorar las condiciones ambientales de la zona se debería retirar el azud existente a 50 m al Sur del puente que atraviesa la ZEC. En su respuesta el promotor indica que se estudiará la medida propuesta durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción que desarrollen el anteproyecto.

En la Comunidad de Madrid, se ubican la ZEC «Cuencas del río Alberche y río Cofio», así como la zona de especial protección para las aves (en adelante ZEPA) «Encinares del río Alberche y río Cofio», que presentan la misma distribución territorial pero que no se verían afectados. Por otro lado, la zona de actuación sí intercepta un monte preservado (Ley 16/1995, de 4 de mayo) formado por un encinar de *Quercus ilex*, subsp. *ballota*. Así mismo, el trazado linda durante aproximadamente dos kilómetros con el Monte Consorciado «Dehesa de Mari Martín» en el término municipal de Navalcarnero.

En la provincia de Toledo, se localizan cuatro espacios de la Red Natura 2000, catalogados como ZEC y ZEPA: «Sotos del río Alberche», «Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche», «Pinar de Almorox» y «Área Esteparia de la margen derecha del Guadarrama». Ninguno de estos espacios se ve intersecado por el proyecto en ningún punto.

b.7 Paisaje:

Las unidades de paisaje interceptadas en el tramo situado en la Comunidad de Madrid, teniendo en cuenta el «Atlas. El Medioambiente en la Comunidad de Madrid» son: «Urbano», «Móstoles-Parque Coimbra», «Lomo de Casarrubios», «Campiña de El Álamo», «Boadilla-Villaviciosa de Odón», «Arroyomolinos» y «Villamanta». De acuerdo con el «Atlas de los Paisajes Castilla-La Mancha», se indica que la alternativa estudiada atraviesa las siguientes unidades: «Campiña vitícola de Mérida y Navalcarnero», «Campiñas de La Sagra», «Valle del Alberche entre Aldea del Fresno y Talavera, Este» y «Llanos y campiñas de Torrijos, Norte».

El número de estructuras de nueva construcción previstas es reducido, desde el punto de los kilómetros del trazado, dado que las actuaciones se llevan a cabo para mejorar la infraestructura existente. Aun así, se construyen 3 nuevos viaductos de una longitud media aproximada de 150 m y 56 muros que pueden llegar a alcanzar los 9 m de altura, y serán altamente perceptibles en el paisaje.

b.8 Patrimonio cultural:

En relación con los resultados obtenidos de los trabajos de prospección arqueológica intensiva de todos los espacios dentro de la banda de 50 m del eje del trazado en estudio, y las respectivas modificaciones generadas por el Anteproyecto, se debe incidir en tres puntos, según el EsIA:

1. Se ha podido corroborar la ubicación y la extensión de los yacimientos arqueológicos y elementos patrimoniales conocidos de antemano por el Estudio Previo, así como por la consulta de las Cartas Arqueológicas facilitadas por la Direcciones Generales de Patrimonio Cultural de ambas comunidades autónomas.

2. Tras la prospección de la totalidad de terrenos afectados en la Comunidad de Madrid, no se han hallado nuevos elementos patrimoniales ni dispersiones de restos arqueológicos aún no conocidas, por lo que no se procedió a una recogida de material

en superficie, aunque sí se documentó mediante posicionamiento con tecnología GPS y se registró fotográficamente la cultura material de los yacimientos ya conocidos.

3. Tras la prospección de la totalidad de terrenos afectados, pertenecientes a la Comunidad de Castilla-La Mancha, únicamente se han documentado como nuevos elementos patrimoniales, los siguientes:

a. Una dispersión de un lote de material cerámico entre el cuál se han documentado restos de cerámica a mano muy erosionados y algún fragmento de pared de cerámica anaranjada realizada a torno, así como algún fragmento vidriado, con una cronología que podría ir desde la Prehistoria hasta Edad Moderna, entre los pp.kk. 57+000 y 57+300. En cualquier caso, no se procedió a la recogida de materiales después de la valoración del hallazgo por parte del equipo técnico de arqueólogos. Los restos serán afectados por la traza de forma directa, al encontrarse situados dentro de la franja de 50 m al trazado.

b. Un cartel con morfología de toro perteneciente a la marca Osborne, entre los pp.kk. 33+100 y 33+200.

En todo caso, el promotor está obligado a realizar una prospección intensiva, controlada por un técnico competente en todas las labores que impliquen la remoción del terreno, asimismo, debe cumplir todos los requisitos establecidos por los organismos competentes en materia de patrimonio cultural de las dos comunidades autónomas afectadas.

La posibilidad de afección al patrimonio cultural se produce, exclusivamente, en fase de construcción, debido a la afección directa a elementos arqueológicos, arquitectónicos y etnográficos, como consecuencia de las distintas actuaciones de la obra y especialmente los movimientos de tierras necesarios.

En relación a las vías pecuarias, el proyecto intercepta las siguientes:

– En la Comunidad de Madrid: Cañada de Extremadura o de Retamares, Vereda de Castilla, Colada de Pozuelo, Vereda Segoviana, Vereda del Molino del Obispo, Vereda del Camino de San Marcos, Cordel de Arroyomolinos y Cordel Real de Guadarrama.

– En Castilla-La Mancha: Cañada Real Segoviana, Cordel de Hormigos, Colada del Camino de Maderedos, Colada del Camino de Escalona a Quismondo, Colada de Maqueda y la Vereda del Val de Santo Domingo a Escalona. El Cordel de Talavera o de Hormigos, aunque se encuentra en el ámbito de estudio, no se ve interceptado por el proyecto.

b.9 Efectos Sinérgicos y acumulativos:

Al tratarse de una infraestructura lineal, los mayores efectos sinérgicos y acumulativos se producirían sobre la fauna y sobre la población, debidos al efecto barrera, que será similar al actual, no viéndose incrementado por las nuevas actuaciones, al realizarse en la actual carretera, que se encuentra vallada. Por lo tanto, la principal infraestructura a tener en cuenta es la propia autovía, debido a que el resto de las carreteras carecen de cerramiento.

Dado que los corredores de fauna contemplados están relacionados con los cursos de agua o con las zonas esteparias y que gran parte del trazado discurre por zonas urbanas o muy antropizadas, se puede considerar que los flujos de fauna naturales en la zona quedarán efectivamente limitados a dichos corredores. El trazado actual posee las obras de drenaje transversal en todos los cauces, por lo que se considera que el efecto sinérgico entre la autovía actual y las actuaciones consideradas en el proyecto evaluado no supone un incremento en el efecto barrera actual, a pesar de que sí permanece un efecto significativo en los corredores de aves esteparias.

A lo anterior, hay que sumar que una gran parte de estas infraestructuras cruzan al trazado de estudio transversalmente y tienen relativamente escaso tráfico, reduciendo el efecto sinérgico. La autovía más destacable que podría crear este efecto sería la R-5, sin

embargo, se encuentra dentro de núcleos urbanos o próxima a ellos por lo que no se considera que exista un efecto negativo significativo.

c. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto:

Del estudio de vulnerabilidad, se destacan los siguientes aspectos:

– En la fase de obras el nivel de riesgo de accidentes graves es medio o bajo, pero la vulnerabilidad del proyecto es nula para el trazado, por lo que el riesgo es asumible, no produciéndose impactos significativos.

– En cuanto a la fase de explotación, cabe destacar que el trazado planteado constituye una zona con riesgo medio frente a accidentes producidos en el transporte de sustancias peligrosas. No obstante, la ejecución de la obra objeto de este anteproyecto supone la mejora de la infraestructura, lo que supondrá una disminución de este riesgo. Asimismo, la vulnerabilidad frente a accidentes graves se considera nula, y en todo momento se seguirán los Planes de Emergencia para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Comunidad de Madrid y de Castilla la Mancha.

– En lo relativo a accidentes causados en fase de explotación por instalaciones SEVESO, cabe indicar que el trazado no atraviesa áreas de incidencia de estas instalaciones, localizándose fuera de las zonas de alerta e intervención, o en el caso de Madrid, alejado de zonas con peligrosidad alta por riesgo químico.

– Los vertederos propuestos son canteras que se están restaurando, por lo que no se prevén desprendimientos de tierra.

– Los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a inundaciones, riesgos sísmicos, riesgos geológico-geotécnicos y catástrofes meteorológicas, no se consideran significativos en virtud de su correcto diseño.

– Aunque el riesgo de incendios forestales es alto en alguna zona puntual, los efectos ambientales derivados como consecuencia de la vulnerabilidad del proyecto frente a estos fenómenos se consideran bajos.

– En caso de materializarse alguno de los riesgos identificados, los daños que provoquen sobre la infraestructura no dan lugar, en ningún caso, a impactos significativos sobre el medio ambiente.

Asimismo, la Delegación Provincial de Toledo de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que el proyecto no supondrá un impacto significativo que pueda condicionar el establecimiento, y posterior funcionamiento de las instalaciones e infraestructuras viarias previstas en el citado proyecto, siempre que se tengan en cuenta las anotaciones formuladas en cada uno de los apartados de su informe, de obligado cumplimiento, especialmente en lo referido a medidas de autoprotección.

La Subdirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación de la Comunidad de Madrid informa que, revisada la información aportada, no hay observaciones o sugerencias que realizar al proyecto.

Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

d. Programa de vigilancia ambiental.

Del programa de vigilancia ambiental (en adelante PVA) recogido en el EsIA, destacan los siguientes objetivos:

– Controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el EsIA.

– Verificar los estándares de calidad de los materiales y medios empleados en el proyecto de integración ambiental.

- Comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer los remedios adecuados.
- Detectar impactos no previstos en el EsIA y prever las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o corregirlos.
- Controlar los impactos derivados del desarrollo de la actividad una vez ejecutado el proyecto, mediante el control de los valores alcanzados por los indicadores más significativos.
- Informar sobre los aspectos objeto de vigilancia y ofrecer un método sistemático, lo más sencillo y económico posible, para realizar la vigilancia de una forma eficaz.
- Proporcionar un análisis acerca de la calidad y de la oportunidad de las medidas preventivas, protectoras o correctoras adoptadas a lo largo de la obra.
- Controlar la evolución de los impactos residuales o la aparición de los no previstos y, en su caso, proceder a la definición de unas medidas que permitan su minimización.

El PVA planteado por el promotor, según lo especificado en el EsIA tendrá una vigencia correspondiente a todo el periodo de duración de la fase de obras y a los tres primeros años de la fase de explotación.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado segundo del epígrafe a) del grupo 6 del anexo I 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.

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 «Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del Suroeste. tramo: p.k. 10+000 al p.k. 74+000 (Madrid y Toledo)» 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 debe cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias 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.

(3) De forma previa a la autorización administrativa de construcción, el promotor deberá presentar el proyecto constructivo para conocimiento e informe favorable del órgano competente en medio ambiente de la comunidad autónoma afectada.

(4) Si el órgano ambiental de la comunidad autónoma estima que durante el desarrollo del presente proyecto se afecta a especies catalogadas podrá determinar medidas adicionales de protección.

(5) Se atenderá al exhaustivo cumplimiento de la normativa de incendios de cara a adoptar las medidas oportunas para el uso de la maquinaria y equipos que puedan generar deflagraciones, chispas o descargas eléctricas, así como para el uso del fuego. Asimismo, no se empleará fuego cerca de árboles y arbustos, se evitará manipular combustibles, aceites y productos químicos en zona de raíces y se evitará apilar materiales sobre troncos.

(6) Las zonas auxiliares se ubicarán en zonas de escaso valor ambiental, evitando zonas húmedas y donde se puedan producir filtraciones al subsuelo y en ningún caso se podrán ubicar sobre HICs. Una vez finalizada la obra y retirados todos los materiales y residuos, las zonas auxiliares deben quedar limpias y restauradas ambientalmente.

(7) Se deberá elaborar un plan de autoprotección según los requisitos establecidos en el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.

(8) Todos los residuos generados en este proyecto, incluidos los residuos inertes deberán remitirse en última instancia a vertederos autorizados existentes, en cumplimiento a lo establecido en la normativa de residuos. En todo caso, no se crearán nuevas zonas de acopios salvo que los respectivos órganos competentes de las comunidades autónomas afectadas así lo determinen.

(9) Queda prohibida la quema de rastrojos y restos vegetales salvo autorización expresa del organismo competente de la comunidad autónoma.

(10) La infraestructura deberá respetar las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos y obtener las autorizaciones sectoriales correspondientes.

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

A continuación, se indican aquellas medidas del EsIA más destacadas y algunas que deben ser modificadas: las medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

Aire, salud humana y cambio climático:

(11) Se evitará el uso de iluminación siempre que sea posible, pero en caso de ser necesaria, las luminarias se diseñarán y ubicarán de tal forma que se prevenga la contaminación lumínica evitando el flujo lumínico radiado por encima del plano horizontal, y favoreciendo, en la medida de lo posible, que durante las horas nocturnas se mantengan las condiciones naturales de luz. Igualmente, en el caso de que sea necesario su uso en entornos oscuros, se deberá disponer de lámparas que emitan luz con una longitud de onda de más de 400 nm.

(12) En fase de proyecto de construcción se elaborará un estudio acústico de detalle para la fase de explotación, utilizando las metodologías vigentes en la normativa de aplicación. Se verificarán los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EsIA garantizando el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límites legalmente preceptuados. El diseño y ajuste de las medidas irán destinadas preferentemente a atenuar el impacto en origen y su transmisión (pavimento poroso, pantallas acústicas, etc.) y solo, como último recurso, se actuará sobre el receptor del impacto (aislamiento acústico de fachadas y cerramientos). Se evitarán, en la medida de lo posible, pantallas acústicas de gran altura. Los elementos mitigadores que se utilicen deberán integrarse paisajísticamente con el entorno y siempre en coordinación con el organismo autonómico competente en medio ambiente.

(13) Se comprobará periódicamente que los niveles permitidos de ruido no se superan ni en la fase de obras ni en la fase de explotación, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos. Para ello, se tomarán mediciones por técnicos cualificados con instrumentación homologada para control de ruido en función de las zonas afectadas: uso residencial, docente, sanitario, industrial y recreativo.

(14) Asimismo, en cuanto a la prevención del ruido, se adoptarán las medidas y dispositivos, en maquinarias y equipos relacionados con las actividades programadas, que disminuyan al máximo los niveles generados por estos. Para ello se procederá a la revisión y control periódico de los silenciadores de escape, rodamientos, engranajes y mecanismos en general de la maquinaria empleada en las tareas de acondicionamiento y de extracción y vertido en el caso de los préstamos y vertederos.

(15) El promotor está obligado al cumplimiento de los requisitos indicados en los informes de los organismos competentes en materia de protección civil y salud pública de las respectivas comunidades autónomas, tanto en la fase de construcción como de funcionamiento.

(16) Deberán coordinarse todas las actuaciones relativas al presente proyecto, previamente a su aprobación definitiva por el órgano sustantivo, con las previsiones de desarrollo del suelo en los diferentes municipios afectados, aun cuando la ampliación de un tercer carril en la autovía no suponga ocupación de nuevo suelo, pero sí la modificación de las condiciones de acceso y movilidad para los municipios, con la finalidad de garantizar, en la medida de lo posible, la compatibilidad de todos los intereses públicos.

(17) Se elaborará un plan de gestión de plagas en la fase de construcción.

(18) En el diseño de las zonas verdes en medianeras, taludes, medianas y otras zonas verdes propuestas se evitará la implantación de las especies que más contribuyen a los cuadros alérgicos como son: plátano, olivo, arizónicas y cipreses. Además, se recuerda la prohibición de implantar dos especies invasoras, según lo establecido en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el catálogo español de especies exóticas invasoras: Cortaderia spp. (Hierba de la pampa o carrizo de la pampa) y Acacia albata (Mimosa, acacia, acacia francesa).

(19) Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la medida de lo posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán a su estado inicial antes del proyecto salvo los que tengan una utilidad permanente.

Geología, geomorfología y suelo:

(20) Las zonas de préstamo y vertedero vendrán definidas convenientemente en el proyecto de construcción. En estos casos, se definirán los criterios de revegetación propuestos incluyendo especies seleccionadas, épocas de año, etc.; los cuales se llevarán a cabo una vez que se haya agotado la extracción de material, y se haya rellenado el hueco resultante de la actividad mediante el aporte externo de tierras. En

cualquier caso, las zonas de préstamo de nueva apertura deberán disponer de la autorización del organismo competente para la explotación de la zona, y deberán contar con un plan de restauración aprobado.

Hidrología superficial y subterránea:

(21) En caso de que se produzca algún tipo de afección a un cauce público, se seguirá el criterio general de mantener los cauces afectados en un estado lo más natural posible, manteniéndolos a cielo abierto en cualquier caso y evitando cualquier tipo de canalización o regularización del trazado que intente convertir el río en un canal, y afectando lo menos posible a sus características físicas de modo que no se produzca una disminución de su capacidad hidráulica. Por consiguiente, todas las estructuras de drenaje transversal que se incluyan en los proyectos constructivos deberán garantizar el mantenimiento de las características de los cauces aguas abajo del cruce.

(22) Deberá realizarse una adecuada gestión para evitar que las aguas de escorrentía pluvial incorporen contaminación adicional susceptible de afectar a las aguas continentales o cualquier otro elemento del Dominio Público Hidráulico, sin comprometer la consecución de los objetivos medioambientales y el cumplimiento de las normas de calidad ambiental establecidas en el medio receptor.

(23) Todas aquellas zonas de la instalación en donde vayan a desarrollarse actividades susceptibles de contaminar aguas superficiales o subterráneas deberán estar debidamente impermeabilizadas y confinadas para evitar desbordamientos hacia zonas no impermeabilizadas, o proceder de otra manera que evite la mencionada contaminación.

(24) Se debe asegurar que no se produce efecto presa por parte de la infraestructura, ni se concentran varios cauces en una sola obra de drenaje. A tal efecto, los dimensionamientos de estas estructuras deberán cumplir con las exigencias del organismo de cuenca, recabando informe favorable de los mismos.

(25) En la zona de cruce de los principales cauces presentes en el proyecto (al menos el río Guadarrama) se procederá a limpiar de árboles y ramas secas, a definir adecuadamente el cauce y sus márgenes y a reforestar con especies típicas de ribera, en al menos, 100 m agua arriba y aguas abajo de la estructura que se genere, con el fin de evitar que se produzcan represamientos que afecten al viario o al cauce y de mejorar la conectividad ecológica.

Flora, vegetación e HICs:

(26) Previamente al inicio de cualquier actuación sobre el terreno se llevará a cabo una prospección botánica previa con la finalidad de identificar especies protegidas e HICs que pudieran verse afectados. En base al resultado de dicha prospección si fuera necesario se determinarán medidas adicionales a las ya indicadas, que serán consensuadas con el organismo competente de la comunidad autónoma.

(27) Deben respetarse los ejemplares de las especies de flora catalogadas en la normativa autonómica y estatal. En este sentido, en ningún caso se apearán los ejemplares arbóreos, de cualquier calibre, de las especies catalogadas, debiéndose señalar su presencia antes de realizar los desbroces u otras actuaciones. Igualmente, antes realizar talas o podas de vegetación arbustiva o arbórea y en el caso de que las mismas estén contempladas en el documento ambiental correspondiente, se deberá obtener la correspondiente licencia de corte y aprovechamiento según la normativa vigente.

(28) Durante la ejecución de los trabajos, la empresa constructora deberá contar obligatoriamente con los agentes medioambientales, en el señalamiento previo de los ejemplares arbóreos y arbustivos que estrictamente sea necesario eliminar, siendo necesaria autorización para la corta, la poda y el desbroce.

(29) Se protegerá la vegetación adyacente, especialmente especies protegidas e HICs, mediante barreras frente a caídas de piedras, tierra o el movimiento de la

maquinaria. Asimismo, se evitará colocar clavos, clavijas, cuerdas, cables, cadenas, etc. en árboles y arbustos.

(30) El promotor deberá llevar a cabo la reforestación de una superficie no inferior al doble de la ocupada por la disminución de suelo forestal derivado de las actuaciones referentes a este proyecto. En este sentido, se deberá aportar documento técnico o anexo redactado por técnico competente para su aprobación por el órgano competente de la comunidad autónoma, en donde se cuantifique la superficie ocupada por las nuevas plataformas de rodadura que causen la eliminación de la superficie forestal existente. Igualmente se indicarán los terrenos sobre los que se llevará a cabo la reforestación. El documento recogerá las labores necesarias para llevar a cabo esos trabajos, donde se indicará: Especies a introducir, densidad, época, método de preparación del terreno, método de repoblación, labores y periodo de mantenimiento, así como cualquier otra información relacionada que sea necesaria.

(31) En coordinación con el órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente, se realizarán plantaciones compensatorias en una superficie, al menos, igual a la superficie de HIC finalmente afectada, tanto dentro como fuera de la Red Natura 2000.

(32) En relación con las labores de mantenimiento y control de la vegetación espontánea que pueda surgir en las zonas aledañas a la carretera, deberán emplearse técnicas alternativas frente al uso de fitocidas o herbicidas, con especial atención al desbroce manual con medio mecánicos. En cualquier caso, queda prohibida la utilización de herbicidas, plaguicidas, insecticidas, rodenticidas y otros productos químicos que por sus características provoquen perturbaciones en los sistemas vitales de la fauna silvestre que potencialmente utilice este entorno como zona de alimentación, en particular la avifauna insectívora y granívora, los pequeños roedores o las especies que precisan el consumo de insectos en determinadas etapas de su vida.

(33) En la parte del proyecto incluida en la comunidad autónoma de Castilla-La Mancha, las rotondas e incorporaciones se reforestarán para obtener un efecto minimizador del impacto de la construcción de la carretera. Dichas reforestaciones se realizarán siguiendo las indicaciones incluidas en el informe emitido por la Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidad de Castilla-La Mancha.

Fauna:

(34) Antes de cualquier actuación sobre el terreno se realizará una prospección faunística previa para identificar la presencia de cualquier especie protegida que se pudiera verse afectada. En base al resultado de dicha prospección se determinará la necesidad de adoptar nuevas medidas adicionales a las ya indicadas y que deberán ser consensuadas con el organismo competente en materia de fauna de la respectiva comunidad autónoma.

(35) Previo al inicio de los trabajos se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte del órgano competente de la comunidad autónoma correspondiente. En cualquier caso, se evitarán los desbroces, movimientos de tierras y actividades más ruidosas en el periodo habitual de cría de la fauna. El cronograma de las actuaciones se consensuará con el órgano competente en materia de medio ambiente de cada comunidad para evitar afecciones a la Red Natura 2000 así como a las especies amenazadas. En este sentido, el inicio de las obras no se llevará a cabo entre el 1 de febrero al 31 de agosto, para no interferir en los anidamientos en curso.

(36) Durante toda la fase de obras, se establecerá un mecanismo de rescate para la correcta gestión de todos aquellos ejemplares de fauna que pudieran verse afectados por las obras. Los ejemplares rescatados serán entregados al Centro de Recuperación de Fauna Silvestre o al Agente Medioambiental de la zona.

(37) Durante la fase de construcción, se organizarán los trabajos procurando evitar interrumpir completamente los posibles pasos de corredores naturales de fauna terrestre, habilitando pasos alternativos.

(38) Se adecuarán los sistemas de drenaje longitudinal para impedir que pequeños vertebrados queden atrapados:

(a) Se instalará en los canales de drenaje pequeñas rampas de hormigón rugoso cada 40-50 m, hacia el área de la cuneta. Siempre que sea posible es aconsejable la instalación de canales de drenaje en los arcones con ángulos abiertos hacia la cuneta que permitan el escape de los animales sin necesidad de construir rampas especiales.

(b) En la base de arquetas y sifones, al menos los lados que están orientados en la dirección del flujo de agua tendrán un acabado rugoso, y serán lo suficientemente tendidos como para permitir la huida de la pequeña fauna.

(39) Las zanjas abiertas durante la fase de construcción deberán taparse por la noche dotándolas de rampas que faciliten la salida de la fauna que haya podido caer accidentalmente. En todo caso antes del inicio de los trabajos diarios se revisarán las zanjas para liberar a la mayor brevedad posible a aquellos individuos que se encuentren en su interior o dentro de la zona de obras.

(40) Se adaptarán, en la medida de lo posible, las obras de drenaje transversal, los viaductos y pasos inferiores, para facilitar paso de fauna, siguiendo el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada) (2015)».

https://www.miteco.gob.es/content/dam/mitesco/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf

(41) El cerramiento de la autovía será continuo y se diseñará con refuerzo y enterrado de forma que no queden huecos y sea efectivo. Se dispondrán dispositivos de escape del tipo «rampa» y/o «portillo» utilizando las mejores técnicas disponibles contrastadas en el momento de ejecución del proyecto en, al menos, los lugares indicados en el EsIA y en los informes de los organismos competentes. Se cumplirán las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). (2015)».

(42) Se acondicionarán los siguientes pasos superiores: pp.kk.:31+080, 33+880, 38+310, 45+245, 48+480, con la finalidad de facilitar su uso por los mamíferos en general y reptiles, y asimismo ayudar a orientar el vuelo de murciélagos y aves, y facilitar desplazamientos de perdices y otras aves que apeonan en ellos.

(43) Además de los pasos indicados en el proyecto, siempre que sea técnicamente viable, se instalará los siguientes pasos de fauna: En el p.k. 17+340 próximo al «Corredor de la Sagra» y en el «Parque Regional de la Cuenca Media del Río Guadarrama» y en p.k. 26+750 dentro o próximo al mencionado «Corredor de la Sagra».

(44) Las actuaciones se realizarán preferentemente en horario diurno, evitando el uso de maquinaria pesada en las horas de mayor actividad para la fauna (amanecer y anochecer).

(45) Se deberán poner chapas señalizadoras anticolidión que se situarán en los tramos donde, según los trabajos de campo realizado y la información recibida, puedan existir corredores de aves que prefieren este tipo de hábitats.

(46) Para la protección de los quirópteros presentes en el área de estudio se llevará a cabo la plantación de las especies arbóreas y arbustivas autóctonas presentes en la orla vegetal de las riberas del río Guadarrama, al menos 100 m aguas arriba y aguas abajo del viaducto, que den continuidad al bosque de ribera existente, para garantizar que el paso de los quirópteros se produzca por debajo del viaducto, y no atraviesan la plataforma, con el riesgo de colisión que eso supondría. Las copas de los árboles se mantendrán, en todo caso, por debajo de la rasante de la plataforma.

(47) Se instalarán cajas refugio para quirópteros, en las partes más altas de los pasos inferiores y los viaductos presentes en el ámbito de actuación. Al menos, un par de refugios bajo cada paso o viaducto, cada uno orientado a un sentido del cauce.

(48) Se evitará, en la medida de lo posible, la utilización de pantallas acústicas transparentes. En cualquier caso, cuando no sean opacas se señalarán para garantizar su visibilidad por parte de la avifauna.

Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000:

(49) En la zona que discurre por el Parque Regional de la Cuenca Media del Río Guadarrama se procederá al apantallamiento acústico y visual de la zona y a reducir la velocidad máxima permitida a fin de evitar afecciones al espacio natural protegido.

(50) Se deberá evitar la realización de vías de trabajo temporales, zonas de movimiento de maquinaria o depósito en el mencionado parque regional y en su entorno.

(51) Se realizarán actuaciones de conservación, mejora y restauración de la vegetación de ribera y los hábitats del cauce del río Guadarrama.

Paisaje:

(52) Los proyectos de construcción incluirán un «Plan de Restauración Vegetal e Integración Paisajística», a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración y revegetación de los hábitats alterados y de las superficies denudadas como consecuencia del proyecto, concretando y cuantificando las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones. Deberá asegurarse la viabilidad y supervivencia de todas las plantaciones y restauraciones, contemplando la reposición de mallas y riegos de mantenimiento si fuera preciso.

Patrimonio Cultural:

(53) Son de obligado cumplimiento todas las condiciones indicadas en los informes de los organismos competentes en materia de patrimonio cultural de cada comunidad autónoma.

(54) Se deberá realizar el control y supervisión arqueológica directa de todos los movimientos de terrenos generados por la obra –por parte de un arqueólogo expresamente autorizado–, realizando la conservación *in situ* y análisis documental (informes arqueológicos, memorias y fichas inventario de Carta Arqueológica) de los bienes inmuebles y de los restos muebles que puedan aparecer.

(55) Se llevará a cabo un control arqueológico de todos los movimientos de tierras asociados a la ejecución del proyecto, siendo este intensivo en las zonas de afección arqueológica. En este sentido, se realizará un desbroce del área completa afectada por la construcción en el área afectada de los yacimientos «Trincheras Sur» de la carretera Extremadura y «Zapa Carretera», más una banda de protección a ambos lados de protección de la misma.

(56) Respecto al «Puente del Carril Toledano», se deberán tomar las medidas protectoras que sean necesaria para salvaguardar su integridad, en especial se deberá proceder al balizamiento y protección del área y a garantizar la no afección del proyecto durante el desarrollo de las obras (acopios, instalaciones de casetas, etc.).

(57) En caso de encontrarse indicios de las existencias de restos arqueológicos se procederá a la paralización del frente positivo, a su protección y balizamiento y a la notificación del hallazgo al órgano competente de la comunidad autónoma, junto con un informe técnico determinando la naturaleza y cronología de los hallazgos y una propuesta de excavación con metodología arqueológica.

(58) Se deberá asegurar la continuidad de las vías pecuarias afectadas por el proyecto, solicitando modificación de trazado o proyectando soluciones a los cruces que se someterán al procedimiento administrativo pertinente para su autorización. En ningún caso se podrán ocupar los terrenos del Dominio Público Pecuario sin la correspondiente resolución del órgano competente de la comunidad autónoma.

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA debe completarse con los siguientes aspectos adicionales:

(59) Deberá incluir el seguimiento de la efectividad de los pasos de fauna, así como las medidas correctoras precisas para garantizar su uso.

(60) Se considera necesario el seguimiento específico de los atropellos de fauna, con una periodicidad anual, que se llevará a cabo durante toda la vida útil del proyecto, con objeto de completar la información referente a la fauna afectada y así tomar las medidas oportunas. Si las condiciones lo requieren, se rediseñará el vallado para aumentar su impermeabilidad. Se desarrollará, en formato digital, una ficha de atropellos para así simplificar el proceso y aumentar la información disponible por los órganos ambientales de la respectiva comunidad autónoma.

(61) El PVA deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle a las sucesivas fases del proyecto.

(62) En fase de construcción, además de los informes extraordinarios al inicio y la finalización de las obras y aquellos informes puntuales que se consideren oportunos, se remitirán informes de vigilancia ordinarios con periodicidad bimensual a la unidad del órgano sustantivo responsable del seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental y al órgano con competencias en materia de conservación de la naturaleza de la comunidad autónoma correspondiente.

(63) En fase de explotación, se deberán remitir a las citadas autoridades informes de vigilancia ordinarios con periodicidad semestral durante los tres primeros años de explotación de la instalación, y con periodicidad anual desde el acta de recepción de obra hasta al menos el quinto año desde la puesta en servicio, en lo relativo al seguimiento de las plantaciones y siembras, integración paisajística y mortalidad de fauna, sin perjuicio de los informes extraordinarios en el caso de que exista alguna afección no prevista o cualquier otra circunstancia especial, e informes específicos sobre variables concretas.

(64) Se incluirá el seguimiento del efecto barrera creado por la infraestructura y la eficacia de las medidas correctoras (pasos de fauna, dispositivos de escape en el cerramiento, etc.). A tal efecto, deberá diseñarse y ejecutarse un plan de seguimiento específico que abarcará hasta al menos el quinto año tras la puesta en marcha de la infraestructura y tomará como referencia los siguientes documentos elaborados por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad:

(a) Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte (2008). https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/efecto_barrera_infraestructuras_transporte_tcm30-195793.pdf

(b) Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). (2020). https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/prescripcionestecnicasn8_tcm30-521531.pdf

(65) Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación integral de la infraestructura los siguientes aspectos:

- Inspección y mantenimiento adecuado de las pantallas acústicas y los demás elementos auxiliares o complementarios a la infraestructura.
- El seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.

- Mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, bordillos y cerramientos.
- Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la carretera.

Finalmente, los informes que deriven del correspondiente PVA se remitirán solo a los diferentes organismos competentes de cada comunidad autónoma según la materia correspondiente. A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el EsIA 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, 22 de diciembre de 2023.–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
Ayuntamiento de Alcorcón.	Sí
Ayuntamiento de Arroyomolinos.	No
Ayuntamiento de Casarrubios del Monte.	No
Ayuntamiento de la Torre de Esteban Hambrán.	No
Ayuntamiento de las Ventas de Retamosa.	No
Ayuntamiento de Madrid.	Sí
Ayuntamiento de Maqueda.	No
Ayuntamiento de Mérida.	No
Ayuntamiento de Móstoles.	Sí
Ayuntamiento de Navacarnero.	No
Ayuntamiento de Quismondo.	No
Ayuntamiento de Santa Cruz del Retamar.	No
Ayuntamiento de Valmojado.	No
Dirección General del Agua. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No

Consultados	Contestación
Subdirección General de Economía Circular. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Dirección General de Salud. Ministerio de Sanidad.	No
Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deportes.	No
Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal. Viceconsejería de Medio Ambiente, Agricultura y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Comunidad de Madrid.	Sí
Instituto Geológico y Minero de España (IGME).	Sí
Aeropuertos Españolas y Navegación Aérea (AENA).	Sí
Dirección General de Inmuebles y Medio Natural. Patrimonio Nacional.	Sí
Delegación Provincial de Toledo. Dirección General de Protección Ciudadana. Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas.	Sí
Dirección General de Política Energética y Minas. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Infraestructura. Ministerio de Defensa.	Sí
Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General de Transportes y Movilidad. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.	No
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	No
Subdelegación del Gobierno en Toledo.	No
Delegación del Gobierno en Madrid.	No
Dirección General de Planificación Territorial y Urbanismo. Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Sí
Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla-La Mancha.	Sí
Dirección General de Carreteras. Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Sí
Dirección General de Urbanismo. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda e Infraestructura. Comunidad de Madrid.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Promoción Económica e Industrial. Consejería de Economía, Hacienda y Empleo. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General de Descarbonización y Transición Energética. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad. Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Desarrollo Sostenible. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	Sí
Dirección General de Transición Energética. Consejería de Desarrollo Sostenible. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	No
Área de Vías Pecuarias. Subdirección General de Política Agraria y Desarrollo Rural. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura. Comunidad de Madrid.	Sí
Confederación Hidrográfica del Tajo.	Sí
Dirección General de Carreteras. Consejería de Transportes e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.	Sí
Delegación Provincial de Toledo. Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad.	Sí
Infraestructuras del Agua de Castilla-La Mancha.	Sí
Delegación Provincial de Educación, Cultura y Deporte de Toledo. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Consejería de Educación, Cultura y Deporte.	Sí
Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación. Consejería de Presidencia, Justicia e Interior. Comunidad de Madrid.	Sí

Consultados	Contestación
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).	No
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Agua y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	No
Oficina de Cambio Climático. Consejería de Desarrollo Sostenible. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	No
Gestión de Infraestructuras de Castilla-La Mancha (GICAMAN, SA).	No
Diputación de Toledo.	No
Ecologistas en Acción (Madrid).	No
Departamento de Ecología. Edificio Biológicas. Universidad Autónoma de Madrid.	No
Departamento de Ecología, Facultad de Ciencias. Universidad de Alcalá.	No
WWF/Adena.	No
SEO Birdlife.	No
Grupo de Acción para el Medio Ambiente (GRAMA).	No

Alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Mabusa Motor Group, SA.
Particulares.
Bomberos Comunidad de Madrid.
Canal de Isabel II, SA.
Gestora Vértice e Inversiones, SL.
Continental Hotels-Holiday Inn Express Madrid-Alcorcón.
Entidad de Conservación del Sector 6 «Ampliación de industrias especiales» de Alarcón.
Yeguada Venta La Rubia, SLU.
Junta de Compensación del Sector 5 del «Carretera de Villaviciosa del P.G.O.U.» de Alarcón.
Automóviles Mabusa, SA.
Gesticom Gestión Industrial, SL.
Promociones GAR, SL.
Mascol, SL.
Nacincó 47, SL.

Adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5, del Suroeste. Tramo: p.k 10+000 al p.k 74+000. TTMM. Varios (Madrid y Toledo)

