



Ref. SEA 48/22
10-EIA-48.8/22

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSICION ENERGETICA Y ECONOMIA CIRCULAR POR LA QUE SE FORMULA LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE “MEJORA DE LA CARRETERA M-316 ENTRE CHINCHÓN Y VALDELAGUNA”, PROMOVIDO POR LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, regula mecanismos de acción preventiva entre los que se encuentra el procedimiento de evaluación de impacto ambiental para los proyectos recogidos en su artículo 7.

El proyecto tiene por objeto la mejora de la actual carretera M-316 en un tramo de 4,238 km de longitud comprendido entre su intersección con la carretera M-311, en el término municipal de Chinchón, hasta su intersección con la carretera M-315, en el municipio de Valdelaguna, con el fin de resolver problemas de seguridad vial.

Se trata de un proyecto incluido en el apartado i) del Grupo 7 del Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que en aplicación de su artículo 7.2. a) fue sometido a evaluación de impacto ambiental simplificada emitiéndose el correspondiente Informe de Impacto Ambiental (SEA 92/18) de fecha 20 de abril de 2021 y publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de fecha 7 de mayo de 2021 en el que se determinaba la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental ordinaria, al ser previsible que el proyecto tuviera efectos ambientales significativos sobre los valores ambientales del entorno de actuación.

Mediante Anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de fecha 10 de enero de 2022, la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, procedió a someter a información pública el Estudio Informativo (en adelante EI), así como el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) en virtud de lo establecido en el artículo 36 de la Ley 21/2013, concediéndose un plazo de 30 días hábiles.

A su vez, consultó a las siguientes Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas: Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales (actual Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal), Dirección General de Descarbonización y Transición Energética (actual Dirección General de Transición Energética y Economía Circular), Subdirección General de Economía Circular, Dirección General de Urbanismo, Dirección General de Agricultura y Ganadería (actual Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación), Dirección General de Salud Pública, Canal de Isabel II y Confederación Hidrográfica del Tajo, así como a los Ayuntamientos de Chinchón y Valdelaguna.

Igualmente concedía trámite de audiencia a Ecologistas en Acción, SEO BirdLife, Iberdrola Distribución Eléctrica S.A.U, Unión Fenosa, Telefónica S.A., Orange-Jazztel, Nedgia, Enagás y el Aeródromo de Valdelaguna.

Tras el periodo de información pública y consultas a las administraciones afectadas por la realización del proyecto, mediante escrito de referencia en el Registro Nº 06/148665.9/22, de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 26 de septiembre de 2022, la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción remite la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria junto con el EsIA del proyecto, el EI, así como los informes recibidos en los trámites de información pública y de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, al objeto de dar inicio a la evaluación de impacto ambiental ordinaria conforme a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.



Revisada la documentación, advirtiéndose que entre la documentación remitida no se encontraba informe de la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, de especial importancia para la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental y no habiéndose teniendo en cuenta las consideraciones del informe emitido por la Subdirección General de Impacto Ambiental, con fecha 22 de noviembre de 2022 y referencia en el Registro General Nº 10/917779.9/22, se comunicó a la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción la necesidad de contar con el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales y de la respuesta que en su caso, el promotor pudiera darle al mismo. Igualmente se indicaba la necesidad de que el promotor atendiese a las indicaciones efectuadas por la Subdirección General de Impacto Ambiental en el trámite de información pública.

Finalmente, por escrito de referencia en el Registro Nº 06/064336.9/23, de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 5 de abril de 2023, la Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción remite información complementaria (Documento de respuesta a las alegaciones emitidas por las administraciones, organismos y personas consultadas durante el trámite de información pública y consultas, así como los informes y alegaciones recibidos).

A continuación, se describen los datos esenciales del proyecto, así como el resumen del análisis técnico del expediente en el que se incluyen las alegaciones presentadas al proyecto e informes sectoriales durante el periodo de información pública, así como las principales contestaciones por parte del promotor y como han sido tenidas en cuenta para la elaboración de la presente Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA).

En consecuencia, visto cuanto antecede y habiendo sido cumplidos los trámites establecidos en la Sección I del capítulo II del Título III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, respecto al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria, procede formular la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Mejora de la carretera M-316 entre Chinchón y Valdelaguna”, promovido por la Dirección General de Carreteras y con los requisitos que se exponen a continuación.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO SEGÚN LOS DATOS DEL EsIA.

La carretera M-316, con una longitud de 12,310 km, tiene su inicio en el Municipio de Chinchón y finaliza en el municipio de Villarejo de Salvanés. Se trata de una carretera de antiguo trazado, adaptada a la topografía del terreno existente. El tramo de la carretera objeto de actuación nace al noreste del municipio de Chinchón en su intersección con la carretera de Madrid M-311 y dispone, a lo largo de todo su recorrido hasta su finalización en la intersección con la carretera M-315 en el municipio de Valdelaguna, de una única calzada de dos carriles, uno por sentido de circulación.

La carretera M-316 no dispone de arcenes salvo en el tramo del enlace de la Variante de la carretera M-315 y M-316 en Valdelaguna, entre los p.k. 3+700 – 4+150 aproximadamente, donde se disponen arcenes en ambos márgenes de 1 m de sección transversal y bermas de 0,75 m en un tramo con velocidad 70 km/h. Los carriles presentan una sección transversal variable entre 4,5 y 7 m.

Para dar solución a los problemas se plantea la mejora de la actual carretera M-316 para lo que se analizan y valoran cuatro posibles soluciones al tramo de 4,238 m desde su intersección con la carretera M-311 en el término municipal de Chinchón hasta su intersección con la carretera M-315 en el municipio de Valdelaguna.

Las alternativas 1 y 4 plantean la mejora en planta y alzado de la carretera actual, así como una reordenación de los accesos existentes en la misma, implantando enlaces y estructuras para ello. Se diferencian en que la alternativa 4 incluye un ramal que conecta la M-316 con la carretera M-311 y la M-404 antes de entrar en el municipio de Chinchón.



En las alternativas 2 y 3 se considera el desarrollo de un nuevo trazado para la carretera M-316 con el propósito de poder ceder a los Ayuntamientos de los municipios de Chinchón y Valdelaguna la gestión y mantenimiento de la actual carretera M-316 que pasará a tener la consideración de vía verde. Se propone desarrollar nuevos trazados con inicio al sureste del municipio de Chinchón, aproximadamente en el p.k. 21,500 de la carretera M-311 con dirección a Colmenar de Oreja y finalizando en el municipio de Valdelaguna, en la intersección de la carretera M-316 con la carretera M-315.

En su recorrido, ambas alternativas, intersectan el antiguo trazado de ferrocarril a Colmenar de Oreja y la carretera M-404 en dirección Belmonte de Tajo, cruces que se resolverán con una pasarela peatonal y una glorieta en el caso de la M-404. Se diferencian en que la alternativa 2 discurre en su totalidad al sur del trazado actual de la M-316 y la alternativa 3 cruza dicho trazado mediante una estructura para discurrir por el norte hasta el final del recorrido.

Todas las alternativas planteadas tienen en común el último tramo del recorrido, desde el inicio del enlace de la variante de las carreteras M-315 y M-316 en Valdelaguna hasta su intersección con la M-315 en dicho municipio.

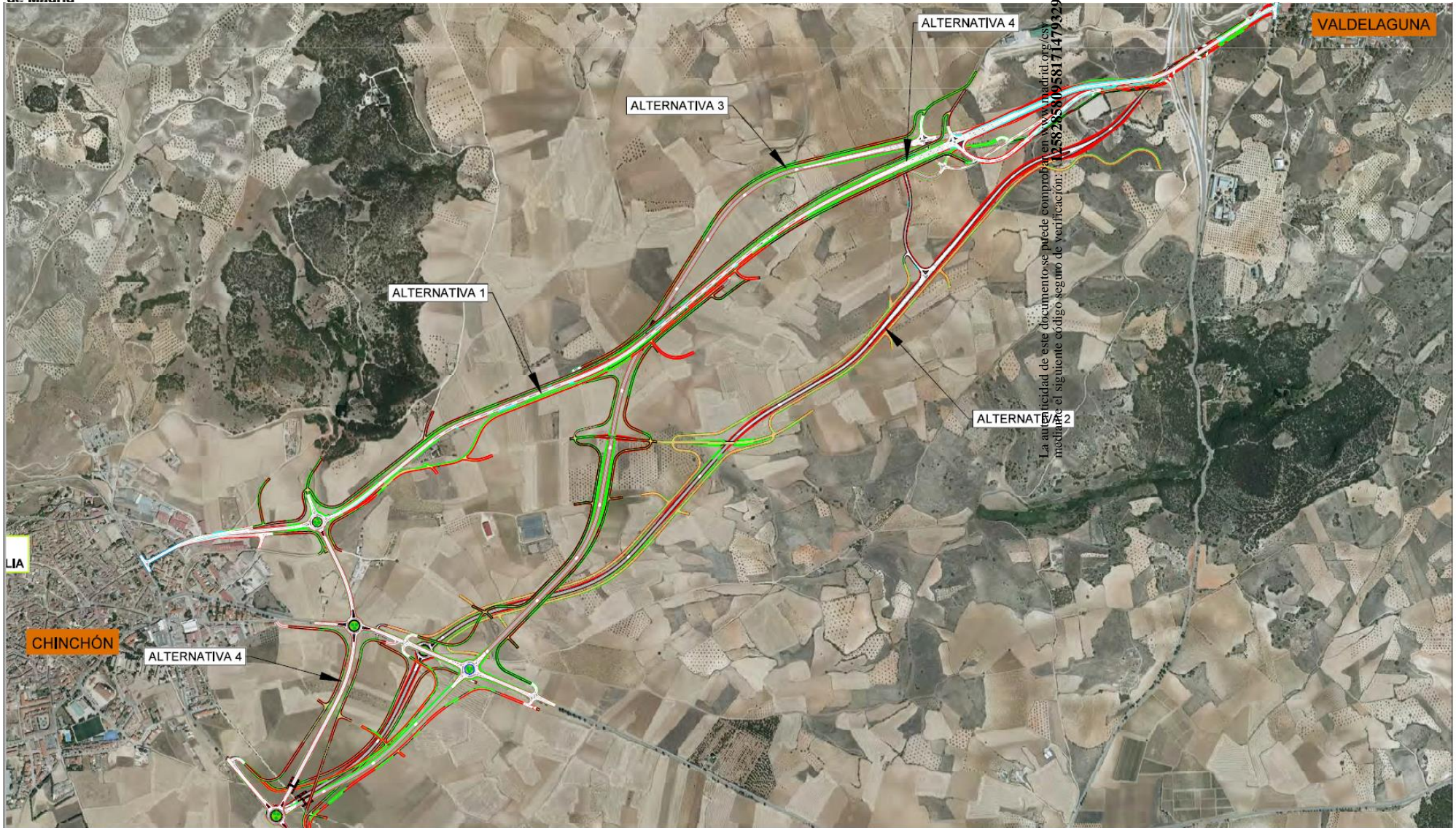




Comunidad de Madrid



Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE AGRICULTURA E INTERIOR



La sección prevista para las alternativas 1 y 4 consta de una única plataforma compuesta por un carril de 3,5 m por cada sentido de circulación, salvo en las inmediaciones del aeródromo y el polideportivo de Valdelaguna donde la plataforma se ensancha para dar cabida a una intersección en cruz mediante carriles centrales de espera. Contará con arcenes de 2,5 m y bermas de 1 m. Dispondrán de dos vías de servicio, una de un solo sentido de circulación con un carril de 4 m y arcenes de 0,5 m, que dará acceso a las naves situadas en el margen derecho de la carretera, sentido Chinchón – Valdelaguna, a la salida del pueblo de Chinchón y otra de doble sentido de circulación, con dos carriles de 3 m y arcenes de 0,5 m, dando acceso al polideportivo de Valdelaguna y el ramal que enlaza con el depósito de esta localidad.

La sección prevista para las alternativas 2 y 3 constará de un carril de 3,5 m por sentido, arcenes de 2,5 m y bermas de 1 m. Se prevé una única vía de servicio de doble sentido de circulación. En el caso de la alternativa 2 se trataría de dos carriles de 3,5 m cada uno, arcenes de 1 m y bermas de 0,50 m, que uniría esta alternativa con la carretera actual M-316. La vía de servicio de la alternativa 3 contaría con dos carriles de 3 m, arcenes de 0,50 m y bermas de 0,50 m para dar acceso al polideportivo y al ramal que enlaza con el depósito.

Los caminos agrícolas se recogen, en todas las alternativas, mediante caminos de servicio que se prolongarán paralelos a la carretera principal.

Para las cuatro alternativas se propone una ruta verde (carril bici), de 4 m de ancho, que va a conectar Valdelaguna con el polideportivo creándose un espacio compartido entre peatones y ciclistas. Así, en las alternativas 1, 3 y 4 la ruta verde discurre por el margen sur del enlace llegando en la alternativa 1 hasta la entrada del polideportivo mientras que en la alternativa 3 discurre adosada paralelamente al polideportivo hasta llegar a la vía de servicio que se une con la M-316 actual. En la alternativa 2 la ruta verde sale desde Valdelaguna discurriendo por el margen norte de la alternativa, margen por el cual pasa por debajo la M-317 y atraviesa el enlace y continúa paralela al trazado de la actual M-316 hasta situarse a la altura del polideportivo donde la va a cruzar mediante un paso de peatones para acceder a dicho polideportivo.

En el caso de las cuatro alternativas estudiadas, el suelo obtenido de los desmontes, de los que 15 cm son considerados como de tierra vegetal, es suelo clasificado como tolerable según el estudio geotécnico realizado. Se propone la restitución de una capa de 20 cm de tierra vegetal en los taludes de desmontes y terraplenes.

Se estima que, salvo el 5% del material excavado que se lleva a vertedero, el resto del suelo extraído de la excavación se utilizará para la formación de la cimentación del terraplén. La coronación y rellenos requerirán el aporte de suelo seleccionado.

Para la formación de la explanada E2 será necesaria la colocación de 75 cm de suelo seleccionado sobre suelo tolerable que es el existente a lo largo de toda la traza y, por último, la zorra necesaria para la formación del paquete de firme.

El suelo seleccionado necesario para la formación de la explanada, la coronación y rellenos del terraplén y la zorra necesaria para apoyar el paquete de firme será necesario traerlo de fuera de la traza pues los materiales que hay a lo largo de esta no son los apropiados para desempeñar esta función.

Al 5% de suelo procedente de excavación que se lleva a vertedero hay que añadir el volumen de desbroce, tierra vegetal y aproximadamente el 20% del suelo seleccionado y la zorra necesarios para la formación de la explanada tipo E2 y el paquete de firme.

Las instalaciones auxiliares constarán de un parque de maquinaria, una zona de acopio de tierras y otra de acopio de materiales ubicadas en la zona coincidente con el vertedero 4, una isleta entre el ramal de la variante que une Valdelaguna con la A-3 y el ramal de la vía de servicio de la carretera M-317.



Se proponen cuatro zonas de vertedero, junto al aeródromo de Valdelaguna (61.259,32 m²), un espacio entre el enlace de la M-316 y la M-317 (8.745.52 m²) y dos zonas de menor superficie en el entorno urbano de Chinchón (1.338,46 m² y 959,46 m²).

2. RESUMEN DEL ANÁLISIS TÉCNICO Y DEL RESULTADO DE LA INFORMACION PUBLICA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se procede a realizar el análisis técnico del expediente. A continuación, se resume dicho análisis, incluyendo los principales puntos del Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EslA).

El EslA se compone de ocho apartados, además de 3 apéndices (estudio de ruido, arbolado y fauna) y planos. Comienza con los antecedentes administrativos, el objeto y justificación del proyecto. Posteriormente, se describe el proyecto y sus acciones y se analizan las distintas alternativas justificando la alternativa seleccionada.

El análisis multicriterio realizado tiene en cuenta factores medioambientales, económicos, seguridad vial y planeamiento urbano.

| Alternativas | | | | |
|---|------------|------------|------------|----------------------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Longitud (m) | 4.404,2 | 4.534,4 | 4.742,1 | 4.404,2 + 1.060 (circunvalación) |
| Superficie ocupación definitiva (m ²) | 119.199 | 161.997 | 164.447 | 175.894 |
| Superficie ocupación temporal (m ²) | 234.204 | 322.526 | 336.178 | 305.159 |
| Movimiento de tierras (m ³) | | | | |
| Excavación | 164.636,30 | 206.490,00 | 147.724,00 | 189.335,10 |
| Terraplén | 33.248,70 | 30.646,40 | 112.370,40 | 43.818,00 |
| Préstamo | 71.891,38 | 80.739,30 | 120.155,10 | 90.610,80 |
| A vertedero | 211.778,42 | 275.738,14 | 112.042,92 | 242.652,59 |
| Afección a la vegetación | | | | |
| Eliminación pies arbóreos | 326 | 93 | 227 | 362 |

El promotor indica que el movimiento de tierras a realizar (volumen de excavación + volumen de terraplén) en la alternativa 1 es inferior al de las demás alternativas. En cambio, siendo la alternativa 3 la que presenta un mayor movimiento de tierras, es donde existe una mayor compensación de volúmenes de desmonte y excavación. La alternativa 2 es la que presenta un mayor volumen total de residuos generados. La alternativa 4 presentará una mejora mayor en cuanto al confort de la población de Chinchón conectado el tráfico de las carreteras M-311, M-404 y M-316 sin necesidad de que circule por el núcleo urbano.

Todas las alternativas implicaran la eliminación de especies arbóreas invasivas, especialmente de un elevado número de Ailantos (*Ailanthus altissima*) y falsas acacias (*Robinia pseudoacacia*), inminentes beneficios socioeconómicos, tanto por los tiempos empleados, el incremento de la seguridad de la población y la considerable mejora en la accesibilidad. Además, se producirá una mejora sustancial en la reducción de molestias por siniestralidad como consecuencia de la ampliación de los arcenes y la retirada de obstáculos de la proximidad de la calzada.

Desde el punto de vista económico la alternativa 3 es la que supone un mayor coste presupuestario. La totalidad de las alterativas, salvo la alternativa 0, suponen un avance con respecto a la situación actual, pues se proyecta la mejora de las condiciones geométricas del trazado de la carretera, vías y caminos de servicio que aumentarán la seguridad vial de la carretera, no obstante, conforme a los mínimos establecidos por la Instrucción de Carreteras 3.1-IC la alternativa que supondría una mayor mejora sería la 2, seguidas de la 3 y la 4 (misma valoración)



En cuanto a la afección al planeamiento, son las alternativas 1 y 4 las que suponen una mayor longitud de ocupación de Suelo No Urbanizable Protegido, valorando el promotor como preferentes las otras alternativas.

Realizado el análisis global, el promotor obtiene la siguiente tabla.

| Alternativas | | | | | |
|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Factor | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Medioambiental | 1 | 2 | 4 | 5 | 3 |
| Económico | 1 | 2 | 3 | 5 | 4 |
| Seguridad vial | 0 | 2 | 4 | 3 | 3 |
| Planeamiento | 1 | 4 | 2 | 3 | 4 |
| Global | 1 | 2 | 3 | 5 | 4 |

A la vista de esta tabla, durante el periodo de información pública, la Subdirección General de Impacto Ambiental, deducía que la opción preferente (descartando la alternativa 0) es la alternativa 1, es decir, la mejora del tronco de la carretera existente sin circunvalación, seguida de la alternativa 2 (variante al sur del trazado actual), siendo la opción menos deseable la alternativa 3 (variante al norte y sur del trazado actual), seguida de la 4 (mejora del tronco con circunvalación), considerando no coherente que la finalmente seleccionada fuese la alternativa 2 (teniendo en cuenta además que durante la tramitación de la evaluación de impacto ambiental simplificada, las alternativas 2 y 3 fueron descartadas por la entonces Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales por su mayor afección a la fauna), sugería por tanto el estudio de otras alternativas.

En cuanto a la seguridad vial, el promotor ha asignado un valor 0 a la alternativa de no actuación (alternativa 0), considerando precisamente que la situación de no actuación es la que más inseguridad vial genera. Teniendo esto en cuenta el valor asignado debería haber sido 5 (al ser la alternativa más desfavorable).

A este respecto, la Subdirección General de Impacto Ambiental considera que el factor de afección al planeamiento no se ha valorado correctamente puesto que se considera que el hecho de afectar a suelo clasificado como no urbanizable protegido en una mayor longitud en el caso de las alternativas 1 y 4, las hace menos recomendables, sin tener en cuenta el tipo de protección que se establece para este tipo de suelo es "Suelo No Urbanizable Protegido. Infraestructuras", que según las Normas Subsidiarias del municipio de Chinchón "Corresponden estas áreas a terrenos de protección de las infraestructuras que se listan a continuación: 1. Carreteras (...)". Así, según esta premisa, el hecho de afectar a este tipo de suelo hace a las alternativas 1 y 4 preferibles frente a la 2 y la 3.

Por otra parte, entre la documentación sometida a información pública, se incluye el informe para la aprobación técnica del Estudio Informativo en el que se muestra la tabla anterior, indicando: "A la vista del análisis realizado se propone la Alternativa 3 como la más recomendable", sin embargo, incluye un plano de la alternativa 2. Se entiende que podría tratarse de un error a la hora de incluir el plano.

Siendo la alternativa 3 la que peores resultados obtiene en las distintas valoraciones (salvo en seguridad vial), la Subdirección General de Impacto Ambiental considera llamativo que sea finalmente la alternativa escogida. Podría tratarse de un error en la interpretación de los valores de la tabla, deduciendo que la alternativa con mayor puntuación es la preferible. No obstante, la correcta interpretación de la tabla se obtiene observando el resultado del análisis de los factores medioambiental, económico, seguridad vial y planeamiento, que establece el orden de preferencia de las alternativas, correspondiendo el valor 1 a la alternativa preferible y el 5 a la menos adecuada. De tal manera que el orden de preferencia en la selección de alternativas sería aquel que arroja la cifra más baja en el cómputo total.



El promotor responde que las alternativas 2 y 3 se consideran válidas desde el punto de vista técnico para la Dirección General de Carreteras y son las soluciones más demandadas por los Ayuntamientos afectados puesto que permiten la transformación de la actual carretera M-316 como una vía de conexión ciclo-peatonal y de acceso a parcelas colindantes. Esta vía se cedería a los Ayuntamientos afectados para su tratamiento y conservación según sus demandas actuales de movilidad.

El promotor revisa los valores asignados a cada una de las alternativas, resultando finalmente el análisis multicriterio de la siguiente manera:

| Alternativas | | | | | |
|----------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Factor | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Medioambiental | 1 | 2 | 4 | 5 | 3 |
| Económico | 1 | 2 | 3 | 5 | 4 |
| Seguridad vial | 5 | 4 | 2 | 3 | 1 |
| Planeamiento | 1 | 2 | 3 | 4 | 2 |
| Global | 8 | 10 | 12 | 17 | 10 |

A la luz de estos resultados, descartando la alternativa 0 debido a la necesidad de actuación, las alternativas idóneas serían la 1 y la 4, siendo la menos deseable la alternativa 3 seguida de la alternativa 2. No obstante el promotor valora el resultado de la siguiente manera:

- La alternativa 0 es la que menos impacto produce, al suponer no intervención, pero no resuelve los problemas de seguridad vial y de mejora de la infraestructura necesaria.
- Las alternativas 1 y 4 obtienen la misma valoración, sin embargo, la mejora de la seguridad vial es sustancialmente mayor en el caso de la alternativa 4
- Las alternativas 2 y 3 son las que peor valoración obtienen. Sin embargo, la diferencia de valoración entre la alternativa 2 y las alternativas 1 y 4 no es mucha y la alternativa 2 supone la mejora sustancial de la carretera M-316 con una nueva traza, adaptada a los nuevos parámetros de diseño, que cubre las necesidades de movilidad actuales y la demanda de los Ayuntamientos para generar una vía de conexión ciclo-peatonal y de acceso a parcelas en la actual carretera M-316.
- La alternativa elegida en el Estudio Informativo es la alternativa 2. En el informe técnico de aprobación técnica del Estudio Informativo se indicó que era la alternativa 3, tratándose de un error material.

En referencia a la selección de alternativas, el Ayuntamiento de Valdelaguna hace referencia a la alternativa propuesta en el informe emitido por dicho Ayuntamiento durante la tramitación de la evaluación de impacto ambiental simplificada.

Se trataría de un trazado relativamente rectilíneo en paralelo a los caminos “de Cañadiegos”, en el término municipal de Chinchón (parcelas 9007 del polígono 9 y 9009 del polígono 8) y “de los cerros de Valdelaguna u Ocaña”, en el término municipal de Valdelaguna (parcelas 9002 del polígono 9 y 9002 del polígono 10) dando continuidad a la M-317 desde el paso superior sobre la M-316 hasta la M-404, en un tramo de una longitud de 3 Km.

El Ayuntamiento considera que este trazado liberaría a la actual M-316, entre Chinchón y el acceso al Aeródromo de Valdelaguna, y a la M-315, entre Valdelaguna y la M-404, del tráfico de vehículos, ya que sería canalizado a la nueva alternativa. Esta propuesta mejoraría el uso agrícola o turístico de los tramos referidos, concretamente en la M-315 se recuperaría el tramo interrumpido por la M-317, se eliminaría la conexión entre ambas en ese punto, mientras que se daría continuidad de la M-315 hacia el casco urbano de Valdelaguna, el acceso a la M-317 se realizaría en el enlace a dos niveles.



También se evitaría el daño que actualmente se produce en el bosque de Valdemorera, en la M-315. En la M-316 se evitaría el impacto por peligrosidad del tráfico sobre los usos dotacionales en la zona del Complejo Deportivo de Valdelaguna, mejorando, en cambio, el uso agrícola y permitiendo el tránsito ciclista e incluso peatonal, que facilitaría la conservación y disfrute del paisaje de ambos entornos.

El nuevo trazado propuesto mejoraría el tránsito de vehículos desde Colmenar de Oreja o Chinchón hacia la A3, ya que pasaría por la calzada superior del enlace de la M-317 con la M-316. La alternativa planteada, al no aumentar las superficies impermeabilizadas con inclinación hacia el casco urbano de Valdelaguna, evitaría aumentar el riesgo, actualmente muy elevado, de riadas en episodios de fuertes tormentas y se evitaría la destrucción del Chozo situado frente al Complejo Deportivo de Valdelaguna.

El promotor señala que el Estudio Informativo recoge las cuatro alternativas de trazado que se han considerado más idóneas de acuerdo con las necesidades de la funcionalidad de la red de carreteras autonómicas y las condiciones del entorno en las que se enmarca la actuación. Con respecto a la accesibilidad peatonal a la instalación deportiva de Valdelaguna, informa que todas las alternativas del Estudio Informativo han asegurado la accesibilidad motorizada y peatonal a dicha instalación.

Por su parte, la Asociación Cultural Mariaguas plantea cinco alegaciones o propuestas de mejora sobre la Alternativa 3, la catalogación de las carreteras M-316 y M-317 como carreteras secundarias dentro de la red autonómica, la transformación de la intersección a nivel de acceso al aeródromo de Valdelaguna y a la instalación deportiva en un enlace y la previsión de una parada de autobús de la línea interurbana 430, la modificación del enlace entre las carreteras M-316 y M-317 y M-315 de intersecciones a glorieta, la conexión de la carretera M-316 (constituida como ruta verde ciclo-peatonal) con la futura M-316 mediante accesos directos y un carril de espera para los autobuses a la entrada de Valdelaguna.

El promotor informa que únicamente un instrumento como es el Plan de Carreteras puede modificar la catalogación de las carreteras en función de su funcionalidad dentro de la red y que el diseño del trazado de las alternativas y de sus intersecciones y accesos se ha hecho cumpliendo la normativa de aplicación y, además, se ha comprobado su correcto funcionamiento en el estudio de tráfico. Respecto al carril de espera y a la parada de autobús señala que desde el Consorcio Regional de Transportes no se ha recibido notificación sobre dichas necesidades. Por último, declina la conexión de la vía verde con la variante de la M-316, puesto que podría conllevar el desvío del tráfico y se quiere preservar la configuración de la futura de ruta verde ciclo-peatonal.

Doña Josefa Barbero Sánchez expone su rechazo a la realización del acceso al camino de los Parrales (camino de servicio al aeródromo) que en la alternativa 3 se propone, por afectar al rendimiento agrícola de su propiedad.

El promotor señala a este respecto que el trazado de la alternativa 3 y de sus caminos de servicio se ha realizado atendiendo a los parámetros de diseño fijados en la normativa de aplicación y al tipo de tráfico que circula por ellos (maquinaria agrícola y autobuses con destino en el aeródromo). No obstante, en el proyecto constructivo se definirá con mayor grado de detalle el trazado, tanto de la nueva carretera como de sus caminos de servicio y accesos y se podrá ajustar la afección a las explotaciones en producción.

David Morate Haro, en representación de Pablo Morate Prieto, como titular de las parcelas 11 y 143 del polígono 10 de Valdelaguna, aledañas al actual trazado de la carretera, señala que la construcción de la variante supone mayores tiempos de desplazamiento a fincas de gran valor productivo.



El promotor señala que el Estudio Informativo ha intentado optimizar, dando cumplimiento a la normativa de aplicación, los trazados de las alternativas y de sus caminos de servicio para garantizar la funcionalidad de la carretera y la accesibilidad al territorio, siempre optimizando la inversión de recursos económicos y minimizando la afección al medio ambiente. No obstante, en el proyecto constructivo se definirá con mayor grado de detalle el trazado, tanto de la nueva carretera como de sus caminos de servicio y accesos y se podrá ajustar la afección a las explotaciones en producción.

A continuación, se describe el inventario ambiental, en el que se consideran las variables ambientales que caracterizan el entorno en el que se localiza la actuación: calidad del aire, geología, geomorfología, releve, hidrogeología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, planeamiento, patrimonio histórico-artístico, vías pecuarias, montes y espacios protegidos. Igualmente se identifican los impactos potenciales sobre los elementos del medio, describiendo las medidas propuestas para su prevención, minimización o corrección.

Se estudian en el EsIA los datos de calidad del aire para NOx y PM10 obtenidos hasta el 2018 en las estaciones más cercanas (Aranjuez y Villarejo de Salvanés), señalando que se sitúan por debajo de los valores límite establecidos. Los focos de emisiones atmosféricas identificados por el promotor son de naturaleza difusa, debidos a la circulación de maquinaria y vehículos de obra (generación de polvo y emisiones de gases de combustión) durante la fase de construcción, y las emisiones de gases de combustión debido al tráfico viario durante la fase de explotación.

El promotor propone una serie de medidas preventivas tales como riego de superficies, disminución de la velocidad de vehículos en obra, resguardo del viento de materiales pulverulentos, etc. Estas medidas junto con las que se establecen en la presente DIA contribuirán a la minimización de dichos impactos.

El Área de Calidad Atmosférica de esta Dirección General informa que la fase inicial de la obra incluye actividades (preparación del terreno mediante el movimiento de tierras y disposición de acopios) que como tal, no están recogidas en el Catálogo de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmosfera (CAPCA), pero se pueden clasificar como actividades asimilables a determinadas Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmosfera (APCA), dado el impacto que generan por la emisión de partículas y gases de combustión de la maquinaria asociada, clasificándose como Grupo B (04 06 16 01) "*Actividades primarias de minería no energética que conlleven la extracción o tratamiento de productos minerales cuando la capacidad es >200.000 t/año o para cualquier capacidad cuando la instalación se encuentre a menos de 500 metros de un núcleo de población*" o C (04 06 16 51) "*Actividades logísticas o de distribución de productos mineros como el almacenamiento, la manipulación o el transporte de estos productos mineros pulverulentos no energéticos, incluidas las desarrolladas en puertos o centros logísticos de materias primas o productos, con capacidad de manipulación de estos materiales ≥ 200 t/día y < 1.000 t/día*"

Además, señala que, durante el avance de la construcción de la carretera, se procederá a su pavimentación con aglomerado asfáltico, actividad que aparece recogida como tal en el CAPCA como sin grupo (04 06 11 00) "*Pavimentación de carreteras con aglomerados asfálticos*" y que en la documentación recibida se menciona, la posible utilización de zonas de vertedero, que se emplearán con materiales sobrantes del movimiento de tierras, actividad que se recoge igualmente en el CAPCA como grupo C (09 04 01 01) "*Vertedero de residuos inertes*".

Por otro lado, considera que, aunque no se mencionan en la documentación, pueden concurrir otras actividades en el entorno de la obra necesarias para su ejecución que estén incluidas en el CAPCA, como la presencia de plantas móviles de tratamiento de áridos o, aunque con menor probabilidad, la disposición de plantas de hormigón y de plantas de aglomerado asfáltico, así como la presencia de grupos electrógenos para suministro de energía, cuya clasificación en el CAPCA, correspondientes según el caso a actividades grupo B o C.

Así, señala que el desarrollo de estas actividades por parte del promotor determinará el régimen administrativo que aplique en materia de atmósfera (autorización o comunicación).



Considera apropiadas las medidas previstas por el promotor para la minimización de impactos y añade una serie de condiciones adicionales que han sido incluidas en la presente Resolución.

La principal fuente de emisión de ruido será la maquinaria utilizada durante las obras y el tráfico rodado durante la fase de construcción de la carretera que, en sus tramos inicial y final, discurre por suelo urbano. Durante la fase de explotación, la principal fuente de emisión de ruidos será el propio tráfico viario. El promotor valora como compatible el impacto por ruido en el caso de las alternativas 2 y 3 y moderado para las alternativas 1 y 4.

Se incluye un estudio de ruido, indicando que se ha realizado la modelización acústica para cada periodo de referencia, (periodo día y periodo noche) para las cuatro alternativas propuestas. Como resultado se obtiene que para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, no será necesario instalar pantallas puesto que el nivel sonoro sobre las fachadas de las edificaciones en parcelas de uso residencial no supera los 60 dBA durante el periodo diurno ni los 50 dBA durante el periodo nocturno y únicamente existen 3 parcelas en las que el nivel sonoro sobre las fachadas de los edificios se superan estos valores, no obstante, se trata de parcelas con uso industrial y no se supera, en ningún caso los 70 dBA durante el periodo diurno ni los 60 dBA durante el periodo nocturno.

El tramo de carretera M-316 objeto del proyecto discurre por una meseta que hace de divisoria de aguas de los ríos Tajuña, al norte, y Tajo, al sur, conocida como "Mesa de Chinchón". El relieve es suave y alomado. Próximo a Valdelaguna, la traza desciende hacia las laderas donde se encuentra su casco urbano. Los materiales geológicos dominantes son depósitos terciarios de la cuenca de Madrid, predominando las facies químicas, que corresponden a materiales calizos del páramo, existiendo también depósitos intermedios químico y detrítico. Sobre estos depósitos aparece un sistema compuesto por conglomerados, arcosas y arcillas y calizas arenosas. En superficie, aparece un nivel de arcillas arenosas margosas, poco densas, con fragmentos calizos, de color marrón oscuro, con raíces constituyendo el suelo vegetal. Desde el punto de vista de asociaciones de suelo se pueden distinguir dos zonas, una próxima a Chinchón dominada por Calcisoles y la zona próxima a Valdelaguna con predominancia de Regosoles. Estos suelos son en general poco productivos, con capas orgánicas poco desarrolladas y sensibles a la erosión, tanto eólica como hídrica.

En el EsIA se consideran como principales impactos sobre el suelo la ocupación permanente, y en fase de obra su compactación por el trasiego de maquinaria pesada y vehículos y el acopio de materiales y tierras; la pérdida del horizonte superficial a causa de los movimientos de tierras, y la contaminación por derrames accidentales. Además, para la obra será necesario disponer de instalaciones auxiliares, que constarán de un parque de maquinaria, una zona de acopio de tierras y otra de acopio de materiales

Cualquiera de las alternativas conlleva elevados movimientos de tierra, tanto para desmontes (retiradas de tierras) como para terraplén (aportes de tierras y ahorros para su construcción). Aunque la solución óptima sería utilizar los excedentes de los desmontes para la construcción de los terraplenes, no siempre es posible por motivos técnicos, o debido a que los materiales no sean los apropiados. En consecuencia, en los desmontes se producen excedentes de tierras, que será necesario trasladar a espacios de gestión de residuos, mientras que la construcción de terraplenes implica la extracción de volúmenes de tierra de préstamo de canteras y graveras, necesarios para su creación. Además, para la obra será necesario disponer de instalaciones auxiliares, que constarán de un parque de maquinaria, una zona de acopio de tierras y otra de acopio de materiales.

El Área de Infraestructuras de esta Dirección General informa sobre el marco jurídico de aplicación a la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.



Considera necesario que se garantice el establecimiento de medidas o condiciones para la prevención de la generación de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su reciclado o valorización y establece una serie de condiciones que han sido incluidas en la presente Resolución.

El Ayuntamiento de Valdelaguna, considera que no se han tenido en consideración sugerencias mostradas en anteriores informes como expuestos en reuniones e informes emitidos como son: realizar los vertidos de tierras de las excavaciones en rellenos de las canteras abandonadas en el municipio, mejorando los impactos ambientales existentes.

En cuanto a la hidrología e hidrogeología, en el EsIA se indica que en las proximidades del área de actuación se encuentran el arroyo de Valdezarza, arroyo Cañada Valvieja, arroyo Valderrobles y arroyo Veguilla.

Los principales riesgos de impacto sobre el medio hidrológico asociados a las obras identificados en el EsIA son la caída accidental y el arrastre de tierras procedentes de los trabajos de excavación y terraplenado, que pueden incrementar el nivel de sólidos disueltos en las aguas superficiales, e incluso obturaciones de flujo de agua, y el riesgo de contaminación por vertidos accidentales (aceites, hidrocarburos, etc.) derivados del manejo incorrecto de la maquinaria o de los residuos líquidos de sustancias peligrosas generados durante las obras que, en caso de producirse, podrían suponer alteraciones en la calidad de las aguas de los cursos superficiales, valorándose en todas las alternativas como moderado.

A este respecto el Ayuntamiento de Valdelaguna, considera que debe resolverse el encauzamiento de aguas pluviales hacia el casco urbano de Valdelaguna especialmente en el caso de la alternativa 3, donde ya se han ocasionado numerosas riadas desde la construcción de la variante de la M-317, ocasionando graves destrozos a infraestructuras municipales y bienes privados.

El promotor señala respecto a los problemas de drenaje del municipio en las inmediaciones del enlace con la M-317, que en todas las alternativas propuestas se ha estudiado el drenaje de la zona como consecuencia de las obras propuestas y se ha dimensionado para ello.

La zona pertenece a la Unidad Hidrogeológica 03.06 y a la masa de agua subterránea 030.008, a 30 – 40 m de profundidad, rodeada prácticamente por las facies intermedias y evaporíticas de la fosa media del Tajo (margas, arcillas y yesos) de muy baja permeabilidad. Dada la naturaleza de los materiales, las aguas presentan un carácter bicarbonatado-cálcico, por lo que pueden ser clasificadas como apta a inadecuada para riego y apta a inaceptable para el abastecimiento. Se indica igualmente que se encuentra en la Zona Vulnerable a la Contaminación por Nitratos definida como “Zona 1. Masa de Agua Subterránea 030.008: “La Alcarria””

La Confederación Hidrográfica del Tajo expone que de acuerdo con la Resolución de 8 de noviembre de 2021, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se somete al trámite de información pública el Estudio Informativo “MEJORA DE LA CARRETERA M-316 ENTRE CHINCHÓN Y VALDELAGUNA” y su Estudio de Impacto Ambiental, en la que se indica que “*se ha realizado un análisis multicriterio con las alternativas consideradas, ponderando objetivos de valoración ambiental en base a la valoración medioambiental, económica, de seguridad vial y de afección al planeamiento, con vistas a seleccionar la alternativa más recomendable. A partir de los resultados obtenidos en dicho análisis, se concluye proponiendo la alternativa 3*”, por lo que su informe se centra únicamente en dicha alternativa 3.

Informa que la carretera M-316 se encuentra dentro de la zona sensible del área de captación del “EMBALSE DE CASTREJÓN – ESCM572” y dentro de la zona vulnerable “ZONA 1. LA ALCARRIA - ZVULES30_ZONA1”, recogidas oficialmente en el PHT 2015-2021. En cuanto a las aguas subterráneas, se asienta sobre la masa de agua subterránea “ACUÍFEROS FISURADOS INCLUYENDO KARST - MODERADAMENTE PRODUCTIVO -MSBT030.008”.



El cauce más próximo a las actuaciones de mejora de la carretera M- 316 es el arroyo de Veguilla, situado a más de 400 m. Revisada la cartografía ambiental disponible, se entiende que tal información es igualmente válida para el resto de las alternativas.

Expone una serie de condiciones para evitar cualquier actuación que de forma directa o indirecta pudiera afectar negativamente a las aguas superficiales, así como a su dominio público hidráulico y zona de policía asociado que han sido tenidas en cuenta en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

El proyecto se encuentra en una zona predominantemente agrícola, en la que domina la labor de secano para cultivo de cereales, si bien existen algunos viñedos y cultivos de almendro. En el borde oeste del núcleo urbano de Valdelaguna, en su zona periurbana, los cultivos han sido sustituidos por pastizales-matorral de cantueso y tomillo y otras especies de matas, todo ello entre el aeródromo y el polideportivo de Valdelaguna. La traza de la carretera M-316 está flanqueada en gran parte de su longitud por árboles de las especies *Morus alba* (morera blanca), *Ailanthus altissima* (ailanto), *Gleditsia triacanthos* (acacia de tres espinas) y, esporádicamente, *Ulmus pumila* (olmo de Siberia), *Eleagnus angustifolia* (árbol del paraíso), *Celtis australis* (almez), *Quercus ilex* (encina), *Olea europea* (olivos) y *Prunus amygdalus* (almendro).

El proyecto supondrá la eliminación de vegetación ocasionada por las labores de despeje y desbroce previas al movimiento general de tierras y a la ocupación de los terrenos tanto por la calzada de la carretera como por sus taludes y desmontes. La carretera está flanqueada en gran parte de su trazado por especímenes de moreras (*Morus alba*) y de ailanto (*Ailanthus altissima*) Ailanto, y de manera esporádica algún olmo (*Ulmus pumila*). En el EsIA se incluye un inventario de arbolado, que incluye 395 ejemplares. En caso de ejecución de las alternativas 1 o 4 y estimándose una superficie aproximada de 5 hectáreas de terreno forestal, se propone la reforestación con encinas y quejigos (*Quercus Ilex* y *Quercus Faginea*), de 10 ha como medida compensatoria, con una densidad de 200 ejemplares/hectárea.

Se incluye un estudio de fauna realizado entre el 29 de junio y el 30 de agosto de 2021 identificándose las siguientes especies de aves Avión común (*Delichon urbicum*), Verderón (*Chloris chloris*), Cogujada común (*Galerida cristata*), Gorrión común (*Passer domesticus*), Jilguero (*Carduelis carduelis*), Golondrina común (*Hirundo rustica*), Verdecillo (*Serius serinus*), Gorrión chillón (*Petronia petronia*), Pardillo común (*Linaria cannabina*), Paloma torcaz (*Columba palumbus*), Tórtola turca (*Streptopelia decaocto*), Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y Estornino negro (*Sturnus vulgaris*). Se encontraron además rastros de conejo (*Oryctolagus cuniculus*), ratones de campo y topillos. En cuanto a la herpetofauna no se detectó en todo el trazado de muestreo, sin embargo, no se descarta su presencia al haber indicios de presas.

El estudio de fauna concluye que el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) está presente hasta que los campos de cultivo son recolectados y segados, momento en el que las cosechadoras destruyen los nidos. Se indica que todo el trazado transcurre entre terrenos de cultivo de secano situados entre carreteras, por lo que el impacto en los ecosistemas es realmente bajo, siendo el mayor impacto para la fauna el riesgo de colisión y atropellos. Para reducir los impactos detectados en la ejecución de la obra, recomienda llevar a cabo las siguientes medidas:

- Las labores se deberán realizar antes del 1 de marzo o después del 15 de julio dado el marcado carácter estival del aguilucho cenizo. De esta manera se consigue que las aves busquen otros lugares de anidamiento lejos de las obras y no sean molestadas durante la cría.
- Incentivar a los agricultores para retrasar el momento de siega o al menos dejar zonas sin segar donde se detecten nidos para fomentar el desarrollo de las poblaciones de aguilucho cenizo.
- Poner en valor a las rapaces como protectoras agrícolas ya que frenan plagas de conejos y roedores que en la actualidad provocan daños de los cuales se quejan los agricultores.



La Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales (actual Dirección General de Biodiversidad y gestión Forestal), indica que los terrenos afectados por las obras se localizan fuera del ámbito de espacios naturales protegidos y de Red Natura 2000, no afectando tampoco a montes preservados ni humedales catalogados. Los terrenos afectados por las obras no albergan formaciones vegetales destacables ni hábitats de interés comunitario de la Directiva 92/43/CE.

- Considera que la documentación ambiental es deficiente en lo que a afecciones a fauna se refiere, y que se pueden producir impactos significativos que no serán evitados con las medidas propuestas por el promotor (especialmente en las denominadas alternativas 2 y 3) que suponen nuevos trazados muy alejados del ya existente, por lo que estas alternativas deben ser descartadas ambientalmente debido a incremento significativo de la fragmentación de hábitats, el incremento de los efectos tampón y la reducción de zonas de terreno disponibles para las especies protegidas.
- Establece una serie de medidas preventivas y correctoras para las alternativas 1 y 4 (sin decantarse por ninguna de ellas). El promotor indica que se han recogido todas esas medidas en el Anexo III de Ampliación de las Medidas Preventivas, Correctoras y Compensatorias.

A continuación, se resume la valoración de impactos realizada por el promotor.

| IMPACTO | ALTERNATIVA | | | |
|------------------------------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Fase de construcción | | | | |
| Incremento de emisiones | Compatible | Compatible | Compatible | Compatible |
| Incremento ruido | Moderado | Compatible | Compatible | Moderado |
| Geología, geomorfología y relieve | Moderado | Severo | Severo | Moderado |
| Alteración drenaje superficial | Moderado | Moderado | Moderado | Moderado |
| Pérdida y/o contaminación de suelo | Severo | Severo | Severo | Severo |
| Ocupación temporal | Moderado | Moderado | Moderado | Moderado |
| Consumo de recursos | Moderado | Moderado | Moderado | Moderado |
| Generación de RCDs | Moderado | Moderado | Moderado | Moderado |
| Afección a la vegetación | Compatible | Severo | Severo | Moderado |
| Afección a la fauna | | | | |
| Cambios en el comportamiento | Compatible | Crítico | Crítico | Moderado |
| Efecto barrera | Compatible | Severo | Severo | Moderado |
| Muerte o colisión | Compatible | Moderado | Moderado | Moderado |
| Afección al paisaje | Moderado | Crítico | Crítico | Severo |
| Fase de explotación | | | | |
| Incremento de emisiones | Compatible | Compatible | Compatible | Compatible |
| Geología, geomorfología y relieve | Compatible | Severo | Severo | Moderado |
| Consumo de recursos | Compatible | Compatible | Compatible | Compatible |
| Molestias por ruido | Moderado | Moderado | Moderado | Moderado |
| Intrusión visual | Compatible | Severo | Crítico | Moderado |



Los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a fenómenos sísmicos, inundaciones, riesgos geológico-geotécnicos y catástrofes meteorológicas, se consideran por el promotor como no significativos.

En el caso de los impactos sobre el medio ambiente y el medio social derivados de la ocurrencia de incendios forestales, se han valorado como compatibles para los tramos 1 y 2 de cada una de las alternativas estudiadas y moderado para el tramo 3 de cada una de las alternativas debido a que es en este tramo de la actuación donde se concentra la superficie con riesgo muy alto de incendio forestal. En caso de materializarse alguno de los riesgos identificados, los daños según el promotor, no dan lugar, en ningún caso, a impactos significativos sobre el medio ambiente. Por otra parte, los impactos derivados de los accidentes graves en la fase de obras son asumibles, y se valoran como compatibles para el conjunto de las cuatro alternativas estudiadas. En la fase de explotación, dado que la carretera M-316 es una carretera que no pertenece a la RIMP (Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas) el impacto se considera nulo.

En cuanto a la fase de abandono, el promotor indica que, debido a la naturaleza de la infraestructura, ha identificado únicamente los posibles efectos derivados de las actividades propias de la fase de construcción y explotación de la carretera, *“no aplicando de forma expresa el concepto de “demolición” o “abandono” de ésta, por tratarse de una mejora de la ya existente, estando prevista su explotación permanente. No existe, por tanto, previsión de abandono o demolición no siendo que en el propio trazado sea integrado en otro vial para mejora o sea necesaria su eliminación para la construcción de cualquier otra infraestructura, en cuyo caso el nuevo proyecto incluir la Evaluación de Impacto Ambiental derivada de esta actividad.”*

La Subdirección General de Impacto Ambiental consideraba, que la justificación podría ser válida, con matices, para las alternativas 1 y 4 (que proponen la mejora del trazado de la carretera existente), sin embargo, las alternativas 2 y 3 no suponen una mejora de la carretera existente sino la construcción de una variante, es decir una nueva construcción. Por otro lado, aun tratándose de una mejora en el caso de las alternativas 1 y 4, el hecho de no estar previsto el abandono, no significa que no vaya a ser posible, por ello, deben considerarse los impactos que se pueden producir en caso de abandono tal y como exige la normativa, independientemente de que en su caso, el proyecto de la nueva infraestructura que la sustituye, contemple la demolición.

El promotor considera sin embargo que en ninguna de las cuatro alternativas propuestas se prevé la fase de abandono, puesto que en la 1 y 4 (que prevén la mejora de la carretera actual) se mantiene el uso de la traza actual como parte de la red de carreteras autonómica. Y en las alternativas 2 y 3 (que propone una nueva traza para la carretera) se prevé la cesión de la carretera actual a los Ayuntamientos para su mantenimiento como vía de comunicación ciclo-peatonal y de acceso a parcelas.

En cuanto a las afecciones al planeamiento urbanístico, la Dirección General de Urbanismo de esta Consejería señala que el planeamiento urbanístico de Valdelaguna y Chinchón se rigen por las Normas Subsidiarias de Planeamiento y Catálogo de Bienes a Proteger, aprobadas definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de 4 de febrero de 1999 (NNSS y C 99, Valdelaguna) y las Normas Subsidiarias de Planeamiento y Catálogo, aprobadas definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de 23 de mayo de 1985, aprobándose con posterioridad diferentes modificaciones cuyo objeto y contenido no afectan directamente al proyecto (NNSS y C 85, Chinchón).

Dado que como se ha referido anteriormente, entre la documentación sometida a información pública, se incluye el informe para la aprobación técnica del Estudio Informativo en el que se indica: *“A la vista del análisis realizado se propone la Alternativa 3 como la más recomendable”*, la Dirección General de Urbanismo realiza un análisis urbanístico de dicha alternativa. No obstante, hace referencia al informe emitido 12 de septiembre de 2019 durante la tramitación de la evaluación de impacto ambiental simplificada en el que si se analizan las cuatro alternativas.



De acuerdo al análisis realizado entonces, las conclusiones fueron las siguientes:

- Las pretendidas obras de mejora de la M-316 (concebida como una Red Pública Supramunicipal de Infraestructuras de Comunicación), se encuadran como actuaciones permitidas por los respectivos regímenes urbanísticos definidos para el Suelo Urbano, Urbanizable y No Urbanizable Protegido, tanto por la Ley 9/2001, de, 17 de julio, de Suelo de la Comunidad de Madrid, como por los pertinentes planeamientos generales de Chinchón y de Valdelaguna.
- En el Suelo Urbano de Chinchón, las alternativas 1 y 4 deben observar las alineaciones oficiales fijadas por sus Normas Subsidiarias y Catálogo, o bien tramitar su modificación mediante el oportuno instrumento de planeamiento, conforme a lo regulado en la Ley 9/2001, de 17 de julio, de Suelo de la Comunidad de Madrid.
- Según el art. 50.1.a) de dicha Ley 9/2001, para legitimar urbanísticamente la ejecución de estas obras se hace necesaria la previa tramitación y aprobación de un Plan Especial de Infraestructuras por el que se defina dicha red pública y en su caso, conforme al artículo 50.2, se modifiquen aquellas condiciones pormenorizadas establecidas directamente por el oportuno planeamiento general, tales como las mencionadas alineaciones oficiales en Suelo Urbano definidas por las NNSS y C 85 de Chinchón. Dicho Plan Especial, debería justificar a su vez la coherencia con las determinaciones estructurantes del pertinente planeamiento general, tales como las condiciones vinculantes impuestas por las NNSS y C 99 de Valdelaguna al “Sector 4 Sur- Oeste” en Suelo Urbanizable Sectorizado, y a la “UE-1 Oeste” en Suelo Urbano No Consolidado.
- El trazado y secciones proyectadas en las diferentes alternativas (especialmente en la 2, 3 y 4), varían en diferente medida lo recogido en cada uno de los planeamientos generales afectados, pudiendo afectar tal circunstancia al futuro desarrollo de determinados ámbitos, tales como el “Sector 4 Sur-Oeste” y la “UE-1 Oeste” en Valdelaguna. Por ello, y dadas las competencias municipales en la tramitación de los posibles y futuros Planes Parciales por los que se desarrollasen estos dos ámbitos, se hace necesario igualmente el pronunciamiento de este Ayuntamiento de Valdelaguna para así valorar la idoneidad y adecuación de las diferentes alternativas proyectadas, conforme a lo expuesto en el párrafo anterior.

Respecto a las afecciones a servicios e infraestructuras, ENAGAS, informa que el proyecto afecta al gasoducto de transporte denominado “Getafe-Salida del gasoducto a Cuenca”, que tiene el carácter de Interés General y Servicio Ininterrumpible por lo que el Área de Industria y Energía de la Delegación del Gobierno, deberá autorizar las obras en la zona de servidumbre y afección, debiendo el peticionario recoger en su proyecto constructivo las limitaciones impuestas por la canalización de gas y ejecutar en obra las protecciones y/o elementos de seguridad que en su momento ENAGAS informe a la Delegación del Gobierno.

Por su parte NEDGIA señala que en el ámbito del proyecto donde sea necesaria la modificación de la cota de la rasante y/o utilización de maquinaria pesada, o el terreno presente deficiencias de compactación etc., se deberá construir una protección de la canalización mediante losa de hormigón armado, de 2 metros de ancho si fuera posible (1 a cada lado) por 0,20 de grosor y en toda su longitud así mismo se debe actuar con las arquetas y/o elementos auxiliares de la canalización, en el caso de que no sea posible dicha losa, el constructor adjudicatario de la obra deberá solicitar un desplazamiento de red.

El promotor indica que las instalaciones se encuentran recogidas en el Estudio Informativo y, en fase de redacción de proyecto, se comprobará la ubicación de las conducciones y se solicitará la autorización de obras correspondiente para integrar en el proyecto los condicionantes constructivos requeridos.



UFD Distribución Electricidad no muestra inconveniente a la ejecución de las obras siempre y cuando se cumplan las prescripciones técnicas y reglamentarias establecidas en la legislación aplicables a las instalaciones de la red de distribución afectadas a la entrada del núcleo urbano de Chinchón: Línea de media tensión 15 kV COD709 (alternativas 3 y 4) y Red de Baja Tensión asociada a los Centros de Transformación 28CAZ3 y 28CAZ2.

Recuerda que, si para la ejecución de las obras, es preciso realizar algún trabajo en proximidad de las instalaciones de la empresa distribuidora, deberá atenerse a lo establecido en el Real Decreto 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico. En particular, si requiere de alguna actuación para modificar temporalmente las condiciones de explotación de la red de UFD, puede solicitarlo a través del enlace <https://www.ufd.es/instaladores/solicitar-corteprogramado/>.

El promotor señala que las canalizaciones correspondientes a esta compañía están recogidas en el Estudio Informativo y, en fase de redacción de proyecto, se comprobará su ubicación y se recogerán los condicionantes constructivos requeridos.

ORANGE por su parte, remite los planos de las canalizaciones de telecomunicaciones existentes en la zona, propiedad de Telefónica y usadas por Orange y establece que en caso de que se prevea afección a dichas canalizaciones se debe establecer contacto con la empresa para que se asigne un técnico que dé seguimiento al proyecto.

El promotor indica al respecto que las canalizaciones correspondientes a esta compañía están recogidas en el Estudio informativo y, en fase de redacción de proyecto, se establecerá el contacto con la compañía para recoger los condicionantes constructivos requeridos y la comprobación de la ubicación exacta de las conducciones.

Canal de Isabel II informa que el proyecto afecta a las siguientes infraestructuras de su titularidad: Red de distribución existente en la entrada del municipio de Valdelaguna en el entorno de la intersección de las carreteras M-316 y M-315, Arteria depósito de Chinchón-Colmenar de Oreja-Valdelaguna-Belmonte de Tajo, de Ø 500 mm y Arteria depósito de Chinchón-depósito de Villaconejos-depósito nuevo Chinchón, de Ø 300 mm y afecta a suelos de dominio público de Canal de Isabel II, los cuales no podrán ser ocupados sin las preceptivas autorizaciones, sin perjuicio de que se proceda a la modificación de precitado proyecto de tal manera que se elimine su afección a suelos de Canal de Isabel II.

Así señala que las actuaciones que se lleven a cabo para la construcción del proyecto deberán en todo caso garantizar la indemnidad de las infraestructuras gestionadas por Canal de Isabel II, obteniendo la conformidad técnica de la misma para la ejecución de las obras proyectadas, de tal manera que se eviten daños o afecciones sobre dicha infraestructura, lo que podría ocasionar vertidos o daños ambientales. En consecuencia, el Estudio Informativo y de Impacto Ambiental del Proyecto no podrá ser aprobado, autorizado y/o ejecutado sin la conformidad técnica de Canal de Isabel II respecto de las afecciones y soluciones adoptadas respecto de las infraestructuras hidráulicas, a fin de salvaguardar la indemnidad estructural de las infraestructuras afectadas.

El promotor indica que las infraestructuras hidráulicas mencionadas en la alegación están recogidas en el Estudio Informativo y que previamente a la redacción del proyecto se solicitarán los permisos correspondientes del organismo y se respetará la regulación relativa a las Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) y las Franjas de Protección (FP), con el régimen previsto en el punto 8 del apartado V de las Normas para redes de Abastecimiento de Agua de Canal de Isabel II de 2012 (modificadas 2021).

El Aeródromo de Valdelaguna informa que:

- La parcela 97, 93, 209 y 210 anexas a la parcela 214 del polígono 11, conforman un conjunto unido por un perímetro vallado común, son parte del aeródromo, declarado bien de interés general, por lo que no tienen que verse afectas por el trazado de la nueva carretera M-316 o de la mejora del estado actual sea cuál sea la alternativa elegida.



- El acceso principal al aeródromo debe ser corto, con buen firme y anchura adecuada, tal y cómo se encuentra hoy en día, puesto que por el mismo circulan autobuses grandes de 54 plazas por los diferentes cursos que en él se imparten.
- Las cabeceras de las pistas para evitar riesgos por posibles urgencias aeronáuticas no deben tener incidencias en sus extremos.

El promotor indica que tan sólo la alternativa 3 tiene prevista la actuación en el camino de acceso en el perímetro de la parcela 97 y que en todo caso respetará el vallado de la parcela y así se recogerá en el proyecto constructivo. Que el Estudio Informativo ya integra los condicionantes de diseño del acceso a la instalación en las cuatro alternativas y el proyecto constructivo respetará estos condicionantes técnicos y que no se tiene previsto actuaciones en las cabeceras de las pistas.

Según se indica en el EsIA, mediante escrito de fecha 5 de abril de 2018, la Dirección General de Patrimonio Cultural emite Hoja Informativa informando de la incidencia del Estudio Informativo sobre bienes integrantes del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, concretamente al “Casco Histórico” de Chinchón CM/0052/078; “El Parralazo” CM/0157/001; “El Chozo” CM/0157/012; “Colmenar de Oreja” CM/0157/017 y “Palomar de Antonio” CM/0157/024 para lo que debe de realizarse un estudio de este patrimonio.

Tras autorizar la correspondiente prospección arqueológica y examinar sus resultados el promotor detecta un hito caminero en el P.k. 1+000 (alternativa 1), un chozo identificado en el Catálogo de Bienes Inmuebles de la Comunidad de Madrid (CM/0157/012), al que se afecta indirectamente por la proximidad de uno de los caminos de servicio (alternativa 2), para el que se propone su vallado perimetral y un chozo de valor etnográfico en el p.k. 3+940 (alternativas 1 y 3).

A la vista de los resultados, la Dirección General de Patrimonio Cultural emite Resolución de 5 de diciembre de 2018 en la que se informa favorablemente la ejecución de las obras de ejecución de la carretera M-316 entre Chinchón y Valdelaguna indicando que la alternativa 2 es la que menor afección representa al patrimonio. Igualmente señala que de los restos localizados por el promotor de carácter etnográfico de los que no se tenía constancia, como es “el Chozo” en el P.k. 3+940 y el “Hito Caminero” en el P.k 0+980, se redactará una ficha con la finalidad de incluirlos en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles de la Comunidad de Madrid. Establece así mismo una serie de prescripciones que a continuación se relacionan:

- *“Antes del comienzo de las obras se llevarán a cabo medidas de protección en torno al Chozo debidamente documentado e incluido en el catálogo de Bienes Inmuebles de la Comunidad de Madrid (CM/0157/012). Esas medidas irán encaminadas a un vallado en torno al bien como medida preventiva mientras se están ejecutando las mismas.*
- *Para ejecutar esta segunda fase de intervención, se presentará un proyecto donde se contemplen los trabajos relacionados con control arqueológico intensivo, de los movimientos de tierras, donde se incluya la descripción de la metodología, así como de los aspectos técnicos del trabajo, adjuntando solicitud del permiso de intervención dirigida a la Dirección General de Patrimonio Cultural por parte del promotor y de los técnicos responsables de la actuación arqueológica, según lo prescrito en el artículo 30.2 de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid”*

El Ayuntamiento de Valdelaguna, por su parte durante la tramitación de la evaluación de impacto ambiental simplificada informa que tanto las alternativas de trazado 1 y 3 como la nueva alternativa 4 producirían la destrucción de un “Chozo”, situado entre la actual M-316 y el Aeródromo, frente al Complejo Deportivo, que es un bien patrimonial de valor etnográfico, visible y reconocido por la población.

Señala que el Catálogo de Bienes Protegidos de las actuales Normas Subsidiarias de Planeamiento de Valdelaguna, contiene la ficha número 23 que hace referencia a un “Chozo” que queda protegido con grado Integral (I), que se refiere a uno distinto al que se vería afectado por estos trazados de la carretera.



También el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid recoge uno de estos elementos, el denominado CM/015/012.

Hace referencia a que la Dirección General de Patrimonio Cultural, tras la vista de la prospección arqueológica efectuada por el promotor informaba la alternativa 2 como la que menor afección tiene sobre el patrimonio cultural, señalando que *“De los restos localizados de carácter etnográfico de los que no se tenía constancia, como el Chozo en Valdlaguna en el pk. 3+940 y el Hito Caminero en el Pk. 0+980, se redactará una ficha con la finalidad de incluirlo en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles de la Comunidad de Madrid”*. Rechaza por tanto el Ayuntamiento los trazados 1, 3 y 4 que contemplan la destrucción del Chozo.

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte traslada conformidad con el criterio establecido por los arqueólogos que han llevado a cabo el estudio sobre el patrimonio cultural de la zona en lo que respecta a las medidas de protección específicas para cada uno de los elementos patrimoniales afectados directamente por el proyecto, a expensas de lo que estipule la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid respecto al chozo localizado tras las labores de prospección llevadas a cabo en la zona de afección del proyecto.

Recuerda también que tanto la legislación estatal como autonómica establece que, en caso de hallazgo casual de cualquier indicio de material arqueológico durante cualquiera de las fases de ejecución un proyecto, no solo es obligatorio proceder a la inmediata comunicación a los organismos competentes, sino también detener cualquier actuación hasta que se tomen las medidas de control arqueológico que dichos organismos estipulen.

El Área de Vías Pecuarias por su parte informa que ninguna de las alternativas planteadas produce afección en la Red de Vías Pecuarias de los términos municipales afectados.

Desde el punto de vista sanitario ambiental, la Dirección General de Salud Pública, considera que, los principales impactos sobre la población se producirán durante la fase de ejecución de las obras por incremento en la producción de polvo, partículas, ruido y plagas y, durante la fase de funcionamiento por incremento de los niveles de contaminantes químicos generados por el tráfico y ruido y además, por la posibilidad de introducir elementos vegetales potencialmente alergénicos en la restauración paisajística de la vía. Así, al objeto de minimizar dichos impactos negativos para la salud de la población que pudiera resultar afectada, formula una serie de recomendaciones que han sido recogidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

El promotor señala en relación al incremento de la producción de polvo y partículas que en fase de construcción se exigirá la cubrición de los camiones de transporte de material férreo, el riego de superficies férreas, la limitación de la velocidad de circulación en zona de obras, para reducir la emisión de partículas, la instalación de zonas de lavado de ruedas y la revegetación temprana entre otras medidas.

En relación con los contaminantes químicos, la aplicación de la normativa vigente relativa al control de emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂), partículas (PM10), humos negros y otros contaminantes como monóxido de carbono (CO); a la reducción de emisiones de precursores de ozono troposférico (O₃) y sus consiguientes repercusiones sobre la salud y el medio ambiente; y la reducción de NO_x y HC para evitar los daños causados al medio ambiente por la acidificación.

Respecto a los elementos vegetales potencialmente alergénicos el promotor señala que en la restauración paisajística se especifica que la identificación de la vegetación real afectada por la mejora de la carretera M-316 permitirá definir de mejor forma la elección de las especies a utilizar en los trabajos de restauración de acuerdo con el criterio de empleo exclusivamente de especies que sean autóctonas a escala biogeográfica local.

Hace referencia igualmente a la propuesta realizada en el Estudio de Fauna entre la que se destaca poner en valor a las rapaces como protectoras agrícolas ya que frenan plagas de conejos y roedores.



Finalmente, en relación con el incremento de producción de ruido, señala que del estudio de ruido realizado se desprende que para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos la normativa no es necesario instalar pantallas ya que:

- El nivel sonoro sobre las fachadas de las edificaciones en parcelas de uso residencial no supera los 60 dBA durante el periodo diurno ni los 50 dBA durante el periodo nocturno.
- Únicamente existen 3 parcelas en las que los niveles sonoros sobre las fachadas de los edificios se superan los 60 dBA durante el periodo diurno ni los 50 dBA, en ellas el uso es industrial y no se supera, en ningún caso supera los 70 dBA durante el periodo diurno ni los 60 dBA durante el periodo nocturno.

Indica que se prevé además un seguimiento de los niveles de ruido en el Plan de Vigilancia Ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental recoge las medidas de control y seguimiento ambiental a fin de mantener dentro de unos límites los impactos negativos previstos en el medio como consecuencia de las actuaciones emanadas de la puesta en práctica del proyecto, indicándose los objetivos de control, actuaciones derivadas, parámetros a medir, lugar, material necesario, umbrales, medidas en caso de que se alcancen umbrales y documentación generada por cada control.



DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE “MEJORA DE LA CARRETERA M-316 ENTRE CHINCHÓN Y VALDELAGUNA”, PROMOVIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

De conformidad con lo dispuesto en el Art. 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y a los solos efectos ambientales, habiendo sido cumplidos los trámites establecidos y teniendo en cuenta todos los aspectos e informes relacionados en los antecedentes, procede formular DIA favorable con condiciones a la realización de la **alternativa 4** del proyecto “Mejora de la carretera M-316 entre Chinchón y Valdelaguna”, promovido por la Dirección General de Carreteras, considerando que:

- La documentación expuesta a información pública incluye el Informe para la Aprobación Técnica del Estudio Informativo en el que se indica “*A la vista del análisis realizado se propone la Alternativa 3 como la más recomendable*”, sin embargo, la alternativa seleccionada por el promotor en el EsIA y el EI es la 2. Como consecuencia del informe mencionado, un gran número de alegaciones se refieren únicamente a la alternativa 3, sin hacer referencia alguna al resto de alternativas.
- El proyecto ha sido sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada emitiéndose el correspondiente Informe de Impacto Ambiental, en el que se determinaba que el proyecto requería ser sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, y en el que se recogen las consideraciones establecidas en los distintos informes sectoriales emitidos durante el procedimiento. Entre ellos, la entonces Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales (actual Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal). Dicha Dirección General señalaba, entre otras cuestiones, las siguientes:
 - “*Debido a su mayor impacto para la flora y fauna, se descartan las alternativas con nuevos trazados, es decir, la alternativa 2 y la 3. Se considerará como alternativas compatibles con la conservación de la fauna la 1 y la 4, que plantean la mejora de la carretera existente, siempre que se implementen medidas preventivas, correctoras y compensatorias específicas que eviten abundar en la fragmentación del territorio en esa parte del territorio y se minimice los impactos ambientales derivados de la ejecución de la infraestructura*”.
 - “*La ejecución de las alternativas 2 o 3 y por consiguiente la apertura de nueva traza provocaría una disminución y fragmentación del hábitat incompatible con el buen estado de conservación de la fauna que habita o utiliza la zona. La existencia de alternativas de menor impacto deja sin motivación la justificación de que no existen otras alternativas, con lo que ambas serán descartadas en esta fase del proyecto*”.
- Tras el análisis multicriterio realizado por el promotor las alternativas 1 y 4 resultan preferentes respecto a la 2 y la 3. Además, el promotor valora la mayor parte de los impactos producidos por las alternativas 2 y 3 como severos o críticos.
- Se cuenta con informe favorable de la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales (actual Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal) únicamente para las alternativas 1 y 4.
- Tras la valoración de impactos ambientales el EsIA muestra que la alternativa 1 es la que menor impacto genera, diferenciándose de la 4 en los impactos sobre el paisaje, la vegetación, así como la geomorfología y relieve (por tratarse no solo de la adaptación de la carretera actual sino de la ejecución de una pequeña variante a la entrada de Chinchón). No obstante, dado que las alternativas 1 y 4 obtienen la misma valoración global en el análisis multicriterio efectuado por el promotor, y la mejora de la seguridad vial es sustancialmente mayor en el caso de la alternativa 4, se considera que el incremento de los impactos ambientales generados por la alternativa 4 sobre la 1 son asumibles, teniendo en cuenta la finalidad del proyecto que es la mejora de la seguridad.



- Se ha tenido en cuenta la presencia de un elemento de valor etnográfico “Chozo” ~~que parece~~ para el que se ha informado que será incluido en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles de la Comunidad de Madrid.

En la formulación de la presente DIA se tienen en cuenta las características y circunstancias del proyecto expuestas, de modo que se desarrolle con el mínimo impacto sobre el entorno.

A este respecto, se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que contiene el EsIA, así como las condiciones que se expresan seguidamente, significando que, en los casos en que pudieran existir discrepancias entre unas y otras, prevalecerán las contenidas en la presente DIA.

Esta DIA se formula sin perjuicio de la necesidad de cumplir con la normativa aplicable y de contar con las autorizaciones preceptivas, y por tanto, no implica, presupone o sustituye a ninguna de las autorizaciones que hubieran de otorgar los órganos competentes.

1. CONDICIONES PREVIAS.

1.1. Previamente al inicio de las obras se deberá contar con las siguientes autorizaciones/informes favorables:

- Plan Especial Infraestructuras que legitime urbanísticamente la ejecución de las obras.
- Autorización de la Delegación del Gobierno para las obras en la zona de servidumbre y afección al “gasoducto de transporte denominado Getafe – Salida del gasoducto a Cuenca”.
- Conformidad técnica de Canal de Isabel II respecto de las afecciones y soluciones adoptadas respecto de las infraestructuras hidráulicas afectadas y autorización de ocupación de suelos de dominio público de Canal de Isabel II.
- Resolución/informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural respecto a la segunda fase de la intervención arqueológica, así como de las medidas a adoptar para la protección del chozo situado en las inmediaciones del Aeródromo de Valdelaguna (respecto a este último aspecto se requiere igualmente informe del Ayuntamiento de Valdelaguna).
- De la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal para el apeo y descalce de cualquier pie arbóreo, así como respecto a las medidas compensatorias a adoptar por la pérdida de terreno forestal.
- De la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular (Área de Calidad Atmosférica), respecto a la obtención de la correspondiente autorización o necesidad de notificación de actividad potencialmente contaminadora de la atmósfera.

1.2. De forma previa al comienzo de las obras, se notificará a esta Consejería la fecha de inicio de las mismas.

2. CONDICIONES GENERALES DE DISEÑO Y FUNCIONAMIENTO.

2.1 En el Proyecto de Construcción se deberán diseñar, valorar y presupuestar las medidas ambientales enunciadas en la presente Resolución, así como las recogidas en el EsIA siempre que no contravengan a las anteriores, las medidas de restauración ambiental e integración paisajística y las actuaciones comprendidas en la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental.

- Deberá contener las medidas necesarias para la adecuada conservación y mantenimiento del Chozo situado en las inmediaciones del aeródromo de Valdelaguna, que deben ser valoradas, tanto por el Ayuntamiento de dicha localidad como por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.



- Deberá recoger las limitaciones y condicionantes de acuerdo con lo que establezcan los diferentes prestadores de los servicios, de las infraestructuras de gas, de abastecimiento, de saneamiento, viarias, etc., de tal manera que se eviten posibles afecciones sobre dichas infraestructuras. En todo caso, las infraestructuras afectadas serán adecuadamente repuestas a la mayor brevedad posible.
 - De acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Salud Pública, deberá contener un diagnóstico territorial por potencial afección de la población general (residente, ocasional y/o transeúnte y laboral), debiendo identificar las características de la población que pueda verse afectada y la distancia a la que se encuentra, al objeto de implantar las medidas necesarias.
 - De acuerdo con lo indicado por el Área de Infraestructuras, un Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, con el contenido mínimo establecido en el artículo 4.1.a) del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y entre ellas las medidas para la prevención de residuos y las operaciones de reutilización, valorización o eliminación a que se destinarán los residuos que se generan en obra. Entre otros aspectos se deberá estimar la cantidad de residuos generados, así como hacer una valoración de los costes derivados de su gestión que deberá formar parte del presupuesto del proyecto.
 - Determinación de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera para su informe por parte del Área de Calidad Atmosférica.
- 2.2 Conforme a lo señalado en el informe del Área de Infraestructuras, en lo relativo a la gestión de residuos, se dará prioridad a las opciones de diseño y constructivas que generen menos residuos y que faciliten la reutilización de los residuos generados, así como aquéllas que contribuyan al ahorro en la utilización de recursos naturales, y en particular el uso de áridos y otros productos procedentes de la valorización de residuos. Al respecto, se deberán incluir en los pliegos de prescripciones técnicas particulares, siempre que sea técnicamente viable, la exigencia de un porcentaje mínimo de utilización de árido reciclado.
- 2.3 El uso de maquinaria y equipos cuyo funcionamiento pueda generar deflagraciones, chispas o descargas eléctricas deberá respetar el Plan Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid INFOMA y especialmente las medidas preventivas contra incendios forestales que en él se recogen.
- 2.4 Una vez finalizada la vida útil del proyecto, se procederá al desmantelamiento de las instalaciones, la retirada de todos los elementos asociados y la restauración de todas las zonas afectadas. De forma previa a su ejecución, deberá disponerse de informe favorable de esta Consejería, para ello se remitirá a esta Consejería documentación sobre las obras a ejecutar, duración prevista, volumen de residuos a generar y gestión prevista para dichos residuos, así como proyecto de restauración.
- 2.5 Según se establece en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, cuando el titular resulte responsable, se deberán adoptar y ejecutar las medidas necesarias de prevención, de evitación y de reparación de daños medioambientales y sufragar sus costes, cualquiera que sea la cuantía.
- 2.6 En aplicación del artículo 62.2 de la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, el hallazgo casual de restos materiales se comunicará inmediatamente a la Consejería competente en materia de patrimonio cultural y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.



3. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE Y CAMBIO CLIMÁTICO

- 3.1. Se tomarán cuantas medidas sean necesarias para minimizar la producción y dispersión del polvo durante las obras. Así, el transporte de los materiales se llevará a cabo en camiones con las cajas cubiertas con lonas, se adecuará la velocidad de circulación de los vehículos (20 km/h de acuerdo con lo indicado en el EslA) y se realizarán los riegos necesarios de los caminos que soporten el tráfico rodado y de los acopios de material en el momento en que la emisión de las partículas se haga perceptible. En días de viento intenso, se evitará la realización de cualquier tipo de trabajo que implique el movimiento de áridos (excavación, operaciones de carga y descarga u otros).

Se minimizará la altura de caída de tierras tanto en la obra como a los volquetes de los camiones y los acopios. Los acopios de áridos estarán protegidos de la acción del viento. En el caso de acopios de tierras y de RCD en las instalaciones auxiliares, se protegerán de la acción del viento mediante muros cortavientos o lonas perimetrales.

- 3.2. En caso de uso de una zona de depósito para excedentes de tierras, además de estar perimetrado, tras el vertido de tierras se aplicarán riegos y se apisonarán para dificultar su arrastre por el viento. Se evitarán operaciones en el depósito en días de intenso viento.
- 3.3. En el caso de instalarse plantas de tratamiento de materiales, éstas contarán con las medidas adecuadas para el control del polvo generado por el movimiento de los áridos en las cintas, por la carga de material a los silos o en cualquier otro punto que lo requiera. A los citados efectos, se deberán dotar de sistemas de carenado adecuado todas las cintas transportadoras, así como los puntos de descarga de materiales particulados en tolvas y camiones de transporte. Igualmente se deberán instalar sistemas de filtrado de polvo del aire procedente de los silos de cemento y en aquellas zonas donde se produzcan saltos de materiales pulverulentos. En todo caso, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente en lo que se refiere los criterios de calidad del aire.
- 3.4. Las instalaciones cumplirán en su funcionamiento los valores límite de inmisión de ruido establecidos en el Anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y el resto de la legislación aplicable, tomándose las medidas que resulten necesarias para el cumplimiento de los niveles establecidos.

La maquinaria que se utilice debe ajustarse a las prescripciones establecidas en la legislación vigente referente a emisiones sonoras de maquinaria de uso al aire libre, y en particular, cuando les sea de aplicación, a lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, y las normas complementarias.

- 3.5. Los equipos susceptibles de generar vibraciones se instalarán de manera que éstas se minimicen (con separadores elásticos, bancadas antivibratorias u otros dispositivos).

4. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LAS AGUAS Y LOS SUELOS

- 4.1. Las obras se llevarán a cabo dentro de las superficies previamente delimitadas y señalizadas a tal fin en el replanteo de la obra, no permitiéndose que la maquinaria invada otros terrenos. En dichas zonas se llevarán a cabo todas las acciones necesarias para la ejecución de las obras (parque de maquinaria, instalaciones auxiliares, acumulación provisional de restos de excavación, acopio temporal de tierra vegetal, almacenamiento de materiales de obra, tránsito de maquinaria y vehículos de obra, zonas de aparcamiento y cualquier otra instalación necesaria para realizar la obra).



- 4.2. Los acopios de productos de excavación no se situarán en terrenos con pendientes con el fin de asegurar la máxima estabilidad y minimizar los procesos erosivos. Se dispondrán drenajes, barreras de contención de tierras, mallas, soleras de piedra, bajantes y otras actuaciones específicas en las zonas que previsiblemente pueden ser afectadas por procesos erosivos. En todo caso, la escorrentía encauzada evacuada de la zona de obras contará con elementos de retención de sólidos en suspensión, como balas de paja o similar, que evite su transporte fuera del área de actuación.
- 4.3. Previamente a las labores de excavación y movimiento de tierras, se retirará, almacenará y conservará la tierra vegetal (mínimo 0,3 m) para su uso posterior en labores de restauración, acopiándose en montículos o cordones de 1,5 m de altura máxima fuera del tránsito de la maquinaria y vehículos, evitándose su compactación y erosión hídrica y eólica, procediendo a su abonado y semillado con especies leguminosas en la siguiente temporada propicia.
- Esta tierra vegetal será reutilizada para la restauración de las zonas afectadas por la ejecución del proyecto, no retardando su reposición más tiempo del impuesto por las labores previas de preparación y acondicionamiento de los terrenos.
- 4.4. Se minimizarán los impactos sobre la estabilidad y erosionabilidad de los suelos en la realización de la obra que lleven aparejados movimientos de tierras, contemplando la capacidad potencial del suelo y su fragilidad frente a procesos de degradación, erosión y deslizamiento. Se realizará la revegetación rápida de taludes, terraplenes y superficies desnudas para evitar el desencadenamiento de procesos erosivos y la pérdida de suelo.
- 4.5. Para garantizar la protección de los suelos y recursos hídricos frente a vertidos, productos químicos y residuos peligrosos, queda prohibido la disposición de puntos limpios, el lavado de cubas de hormigón, así como la limpieza, el repostaje y el mantenimiento de vehículos y maquinaria en la zona de obras, debiéndose realizar dichas labores en instalaciones externas autorizadas para tal fin.
- En todo caso, si durante la fase de obras resultase necesario realizar labores de mantenimiento de la maquinaria que no pueda circular autónomamente por viario público, éstas se efectuarán en un sector acotado y acondicionado (techado y con solera impermeabilizada dotada de zanja drenante perimetral y sistemas de recogida de derrames accidentales para su tratamiento en centros autorizados) dentro de las instalaciones auxiliares, en el que se realizarán en su caso las operaciones de repostaje, reglaje, cambio de aceite y recogida selectiva de residuos
- 4.6. Las instalaciones auxiliares contarán con una red de drenaje que recoja posibles vertidos ocasionales y los conduzca a una balsa de decantación provisional. Se realizará el seguimiento analítico de estas aguas antes de su vertido al cauce o terreno, de forma que, en caso de no cumplir con los valores establecidos en la legislación vigente, deberán ser tratadas adecuadamente.
- 4.7. Si accidentalmente se produjera algún vertido de materiales grasos, aceites o hidrocarburos en la zona de trabajo, se procederá a recogerlos, junto con la parte afectada de suelo, para su tratamiento en centros autorizados
- 4.8. Si durante la ejecución de las obras se precisara ocupar provisionalmente el dominio público hidráulico o realizar actuaciones que pudieran suponer un obstáculo a la normal circulación de las aguas, el interesado estará obligado a solicitar de la Confederación Hidrográfica del Tajo la oportuna autorización de las obras provisionales.
- 1.1. Todos los depósitos susceptibles de contener líquidos potencialmente contaminantes serán sellados y estancos, y dispondrán, en su caso, de cubetos de contención individuales que recojan la totalidad de su contenido para evitar la infiltración al terreno.



En particular, los depósitos de combustible serán aéreos, temporales, contarán con su correspondiente cubeto de seguridad y, en su caso, deberán estar inscritos en el registro de la Consejería de Economía y Hacienda. Todos los depósitos cumplirán la normativa sectorial aplicable y dispondrán de las correspondientes autorizaciones

- 4.9. En cuanto a las aguas sanitarias generadas en las instalaciones auxiliares de obra, queda prohibido su vertido directo al terreno (pozos negros) o a cauces, debiendo realizarse mediante cabinas de WC químicas que se limpiarán con la periodicidad adecuada o a instalaciones conectadas al sistema municipal de alcantarillado.
- 4.10. En la ejecución de las obras se deberán adoptar medidas de seguridad para prevenir roturas, infiltraciones y contaminación de la red de abastecimiento de los municipios implicados.

5. CONDICIONES RELATIVAS A LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS.

- 5.1. En cuanto a la generación y gestión de residuos, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, y en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid, con especial interés lo referente a la separación en origen de los mismos y a las autorizaciones necesarias para los gestores e inscripciones en los registros de transportistas, aplicando igualmente el resto de normativa vigente de residuos, sean éstos de tipo inerte, urbanos o peligrosos.

Así, la separación en origen de los residuos de construcción y demolición deberá hacerse en todo caso, independientemente de las cantidades generadas. Conforme al artículo 30.2. de la Ley 7/2022, de 8 de abril, a partir del 1 de julio de 2022, los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Asimismo, se clasificarán aquellos elementos susceptibles de ser reutilizados tales como tejas, sanitarios o elementos estructurales.

Para facilitar que la demolición se lleve a cabo de forma selectiva como es obligatorio a partir del 1 de enero de 2024, se deberá disponer de libros digitales de materiales empleados en las nuevas obras de construcción.

- 5.2. Los aceites usados vertidos accidentalmente se gestionarán de conformidad con lo dispuesto en la citada normativa y en el Real Decreto 679/2006, de 2 de julio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados.
- 5.3. Las zonas donde se almacenen o manipulen los residuos, así como las zonas de carga y descarga, deberán disponer de solera impermeabilizada, techado y sistemas de recogida de efluentes, para evitar que se produzca contaminación proveniente de derrames de líquidos o de restos impregnados en dichos materiales. No se almacenará ningún residuo fuera de zonas pavimentadas.
- 5.4. Todos los contenedores o sacos industriales que se utilicen en las obras tendrán que estar identificados según el tipo de residuo o residuos que van a contener. Estos contenedores tendrán que estar marcados con su razón social, además del número de inscripción en el registro de transportistas de residuos
- 5.5. La gestión de las tierras de excavación y de los residuos inertes se llevará a cabo según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía Circular, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, que establece las normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron y la Orden 2726/2009 de 16 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid.



- 5.6. Se prohíbe el depósito en vertedero de RCD susceptibles de valorizar, que no hayan sido sometidos a alguna operación de tratamiento previo de acuerdo con la Orden 2726/2009 de 16 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid
- 5.7. En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán ni quemarán residuos de cualquier naturaleza en el ámbito de la actuación o en su entorno.

6. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA VEGETACIÓN, LA FAUNA Y LOS HÁBITATS NATURALES

- 6.1. De forma previa al replanteo se realizará por parte de un técnico experto en flora y fauna una revisión de la superficie ocupada por las obras. El objetivo de este trabajo es la detección de posibles puntos sensibles (nidos, madrigueras, zonas húmedas, zonas con presencia de especies protegidas) que serán objeto de medidas específicas para evitar su afección.
- 6.2. Antes del comienzo de las obras, se adoptarán cuantas medidas sean necesarias para evitar la destrucción innecesaria de la cubierta vegetal. Así, la vegetación arbórea y arbustiva que, no siendo afectada directamente por las obras, lo pueda ser de manera indirecta, se protegerá con tablones, vallado o cualquier otro sistema que sea efectivo. La protección deberá abarcar como mínimo la superficie ocupada por la proyección de la copa sobre el suelo.
- 6.3. La afección al arbolado se limitará a los pies inventariados en el EsIA presentado, todos ellos situados en las márgenes de la carretera M-316.
- 6.4. Previamente a la corta de algún ejemplar arbóreo, se deberá solicitar autorización y adjuntar el oportuno inventario señalando el tipo de especie, para su valoración por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal.
- 6.5. De acuerdo con el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, debido a la proximidad a distintos puntos de nidificación de especies sensibles, la ejecución de las obras se realizará en periodo diurno y se evitará el periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 15 de agosto.
- 6.6. Las zanjas, cuyos extremos libres deberán ser cerrados al final de cada jornada, deberán disponer de rampas de escape para evitar que individuos de fauna queden atrapados. En todo caso, antes del comienzo de cada jornada se realizará una inspección de las zanjas, debiéndose devolver a su hábitat los individuos de fauna que se detecten. En el caso de arquetas o conducciones abiertas, se instalarán rejillas que impidan el acceso de pequeños animales a su interior.

En cualquier caso, antes del inicio de los trabajos diarios se observarán estos puntos para detectar individuos que hayan podido caer en la zanja o hayan entrado en la zona de obras. En caso de encontrar alguno, se recogerá y liberará en algún espacio próximo óptimo, en función de la especie encontrada.

Igualmente, se dotará a los drenajes transversales y longitudinales permanentes de estructuras que faciliten el escape de anfibios, reptiles y pequeños mamíferos, instalando rampas o similares.

- 6.7. No se afectará a las zonas húmedas existentes y en las zonas próximas a la zona de actuación, se instalarán vallas plásticas rodeando la obra para evitar la caída de individuos en la zanja abierta o ser atropellados por la maquinaria.
- 6.8. Se instalarán los pasos de fauna que sean precisos para evitar y reducir molestias a la fauna. Se estima conveniente seguir las "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales", editado por el Ministerio de Fomento (2006 o más actuales).



7. CONDICIONES RELATIVAS A LA RESTAURACIÓN AMBIENTAL E INTEGRACION PAISAJISTICA

- 7.1. Al finalizar las obras se procederá a la limpieza de la zona de obras y a la retirada selectiva de la totalidad de los residuos o restos procedentes de las mismas que aún pudiesen permanecer en el emplazamiento. Asimismo, se procederá a la restauración y revegetación de los terrenos alterados (márgenes de la carretera, los taludes (tanto de desmonte como de terraplén), zonas auxiliares, parques de maquinaria vertederos y préstamos y tramos de viario abandonado).
- 7.2. La restauración morfológica, vegetal y paisajística se llevará a cabo sobre todas las superficies afectadas por las obras, incluyendo también las zonas afectadas por los acopios de materiales, parque de maquinaria y los movimientos de tierras.
- 7.3. Las medidas de restauración ambiental e integración paisajística deberán alcanzar el mismo nivel de definición que el Proyecto de Construcción y formarán parte de éste, integrándose la planificación de las labores de restauración ambiental en el plan de obra general, que incluirá, al menos la restauración y revegetación de las márgenes de la carretera, los taludes (tanto de desmonte como de terraplén), zonas auxiliares, y parques de maquinaria.
- 7.4. Se deberán utilizar especies autóctonas presentes en la vegetación del entorno, teniendo en cuenta criterios de adecuación funcional, adecuación paisajística, adecuación ecológica y disponibilidad en el mercado. Se evitará la implantación de especies arbóreas y herbáceas que más contribuyen a los cuadros alérgicos en la población sensible (alergias y asma), como son: plátano, olivo, arizónicas y cipreses. Se prohíbe la plantación de *Cortaderia spp.* (Hierba de la pampa, carrizo de la pampa) y *Acacia albata* (Mimosa, acacia, acacia francesa), especies incluidas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras.
- 7.5. Se deberá demoler el tramo de calzada de la carretera actual que se deje sin uso y recuperar, en los terrenos que queden libres, la vegetación propia del lugar (encinar con coscoja). Se deberán utilizar especies autóctonas presentes en este tipo de vegetación, teniendo en cuenta criterios de adecuación funcional, adecuación paisajística, adecuación ecológica y disponibilidad en el mercado.
- 7.6. Las operaciones de revegetación y adecuación paisajística se realizarán simultáneamente a las obras, minimizando el tiempo de permanencia de las superficies desnudas sin tratamiento de protección. Las siembras y plantaciones se realizarán entre octubre y diciembre para especies de hoja perenne y entre octubre y marzo para especies de hoja caduca. El plan de obra deberá adaptarse a esta condición para permitir que las siembras y plantaciones no se realicen fuera de estos periodos. En todo caso, estas operaciones deberán estar finalizadas antes de la recepción provisional de las obras
- 7.7. Para la restauración de las zonas afectadas por las obras se tendrá en cuenta el uso preexistente del terreno. Así, en zonas agrícolas se recuperarán las condiciones del suelo que permitan seguir cultivando el suelo, y en zonas con vegetación natural se recuperará el pastizal-matorral propio, incluyendo plantaciones de encina y coscoja.
- 7.8. Se incluirá un inventario de la vegetación arbórea afectada por las obras haciendo constar, además de la especie, diámetro normal, altura y localización, el estado fitosanitario y la propuesta de actuación debidamente justificada para cada uno de los ejemplares, que será preferiblemente el trasplante. Sólo en casos en que por causas justificadas no fuese viable el trasplante, se procedería a la tala del ejemplar arbóreo. El trasplante de los pies arbóreos se realizará en las inmediaciones de la zona.



- 7.9. Se diseñará un plan de mantenimiento de las siembras y plantaciones realizadas hasta que alcancen condiciones de automantenimiento, incluyendo las operaciones de abonado, reposición de mallas, riegos, etc., tanto durante la ejecución de las obras como durante el periodo de garantía de las mismas. El mantenimiento incluirá los dos periodos vegetativos posteriores a la finalización de los trabajos. En esta línea, la revegetación se considerará finalizada cuando en los terrenos afectados se desarrolle una cubierta vegetal autosostenible.
- 7.10. Se restaurarán los caminos y viales afectados durante las obras, dejándolos en condiciones adecuadas para el tránsito. Se repondrán a las condiciones iniciales vallados y cualesquiera otra infraestructura afectada.
- 7.11. Según lo establecido en la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad, se llevará a cabo una reforestación con especies autóctonas que cubra el doble (cuádruple si la fracción de cubierta es superior al 30%) de la superficie de terreno forestal ocupada por las actuaciones que se pretenden llevar a cabo. Para ello se deberá redactar un plan de reforestación que cuente con informe favorable de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal de acuerdo con lo establecido en el punto 1.1 de esta DIA.
- 7.12. En este sentido, como medida de mitigación del cambio climático, las plantaciones correspondientes a la compensación por pérdida de terreno forestal a realizar en la zona que señale la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal utilizarán especies autóctonas con máxima capacidad como sumidero de carbono.

8. VIGILANCIA AMBIENTAL

La Vigilancia Ambiental se llevará a cabo mediante la comprobación continuada del cumplimiento de cada una de las condiciones contenidas en el EsIA y en la presente DIA, y haciendo el seguimiento oportuno para detectar posibles impactos no previstos, con objeto de determinar medidas correctoras complementarias.

Al contenido del plan de vigilancia establecido en la documentación deberán añadirse los siguientes controles y actuaciones:

- Se llevarán a cabo campañas periódicas de seguimiento acústico durante la fase de obras, de acuerdo con los métodos establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. En caso necesario se establecerán pantallas acústicas adicionales temporales para reducir el ruido procedente del funcionamiento de la maquinaria pesada, así como medidas antivibratorias.
- Se llevará a cabo durante la obra el seguimiento de los índices de PM10 y PM2.5, CO, CO₂, NOx, benceno y COV en las estaciones de calidad del aire próximas a la zona de obras. En caso de detectarse altos índices de las mismas se estudiará la suspensión o disminución de la actividad en el exterior, así como restricciones a la circulación de determinados vehículos, en función de su potencial contaminador. Se registrarán los valores de la red de calidad del aire y las acciones llevadas a cabo en la obra.
- Al objeto de determinar el efecto sobre el cambio climático, con una periodicidad de 5 años se efectuará el cálculo de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Se llevará un registro de todas las operaciones de mantenimiento de la maquinaria, así como un registro de la aplicación de las medidas correctoras de la contaminación atmosférica. Estos registros, estarán a disposición de la Autoridad Competente.
- Se realizará un seguimiento ambiental de la obra que asegure la impermeabilización de los terrenos en los que se ubiquen el parque de maquinaria e instalaciones auxiliares.



Cuando resulte necesario, se aplicarán medidas adicionales de protección que faciliten las labores de mantenimiento y eviten vertidos indebidos, fundamentalmente grasas, aceites e hidrocarburos, sobre estas superficies.

- Se realizará un seguimiento del tratamiento de depuración de las aguas procedentes de instalaciones y parques de maquinaria.
- Se realizará el seguimiento del plan de conservación y mantenimiento de las balsas de decantación, así como toda la infraestructura de drenaje para la recogida de pluviales y de escorrentía. Se realizarán análisis periódicos de las características y parámetros de la calidad del agua de todos los puntos de vertido asociados a la ejecución del proyecto, comprobando que cumplen los requisitos establecidos por la normativa relativa a la calidad de las aguas.

Si las aguas sobrepasan los valores límite establecidos por la legislación vigente serán necesarios tratamientos adicionales.

- Se realizará un seguimiento periódico de la vegetación objeto de plantación, con objeto de determinar las posibles marras y proceder a su sustitución de la forma más inmediata posible.
- Se llevará acabo el seguimiento y vigilancia de vectores y plagas durante las obras. Para minimizar el efecto sobre la salud y las molestias a las personas que puede producir la proliferación de plagas (roedores y artrópodos), se emplearán indicadores de seguimiento y vigilancia. En caso de requerirse la aplicación de medidas de control ante la presencia de plagas, éstas deberán ser aplicadas por empresa inscrita en el Registro Oficial de Establecimientos y Servicios Biocidas (ROESB) conforme a la normativa vigente.

Deberá elaborarse un registro ambiental en el que figuren los resultados de la ejecución del programa de vigilancia ambiental que quede a disposición de las autoridades competentes.

Se llevará un registro de incidencias, en el que se describan las situaciones en las que se produzcan fugas o derrames. Se analizarán las causas y el origen de dichas incidencias y se hará una valoración de la eficacia de los sistemas de detección y recogida que en cada caso hubieran intervenido.

El promotor de la actuación elaborará anualmente un Informe de Seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental. El primer informe se elaborará en el plazo máximo de tres meses desde el comienzo de las obras. Dichos informes junto con el programa de vigilancia ambiental se conservarán en la Dirección General de Carreteras (como órgano sustantivo) y se remitirán a la Subdirección General de Inspección y Disciplina Ambiental (Unidad Administrativa encargada del seguimiento).

Todas las analíticas de agua, suelo y las mediciones de niveles acústicos deberán estar certificadas por un organismo de control acreditado por ENAC o por una Entidad de Acreditación firmante de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo establecidos a nivel internacional entre entidades de acreditación, en el ámbito correspondiente. Siempre que exista Laboratorio de Ensayo acreditado para ello, los ensayos de todos los parámetros a determinar, salvo los medidos "in situ", deberán realizarse en Laboratorios de Ensayo acreditados por ENAC o por una Entidad de Acreditación firmante de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo anteriormente citados.

Sin perjuicio de lo anterior, la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad de Madrid podrá efectuar las comprobaciones que sean necesarias para verificar dicho cumplimiento, variar la periodicidad y el contenido de los informes requeridos o, en su caso, establecer las medidas complementarias de protección ambiental que fueran precisas de acuerdo con los resultados del seguimiento ambiental.

La modificación del proyecto evaluado en cualquier aspecto que se aparte de lo contemplado en el EsIA y el contenido de la presente DIA deberá someterse a previa aprobación de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.



Se informa que la normativa a la que se hace mención en el condicionado de la presente DIA corresponde a la vigente a la fecha actual, debiendo aplicarse la nueva normativa que en su caso la sustituya durante el periodo de funcionamiento de la actividad.

En aplicación del artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la presente DIA perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto en el plazo de cuatro años.

El promotor podrá solicitar la prórroga de la vigencia de la DIA antes de que transcurra dicho plazo, debiendo justificar la inexistencia de cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron para realizar la evaluación de impacto ambiental.

De conformidad con lo establecido en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la Declaración de Impacto Ambiental se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, en el plazo de los diez días hábiles siguientes a partir de su formulación, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.

Según lo establecido en el artículo 41.4 de la Ley 21/2013, la DIA 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.

Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Madrid, fecha al pie de la firma

LA DIRECTORA GENERAL
DE TRANSICION ENERGETICA
Y ECONOMIA CIRCULAR

DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

