

*RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2005, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de “Construcción del C.V. desde la EX-117 (Zarza la Mayor) hasta la frontera portuguesa, en el término municipal de Zarza la Mayor”.*

El R.D. Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el R.D. Ley 9/2000, de 6 de octubre, y por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, cuyos preceptos tienen el carácter de legislación básica estatal a tenor de lo dispuesto en el artículo 149.1.23.ª de la Constitución; y su Reglamento de ejecución aprobado por R.D. 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. nº 28 de fecha 10 de marzo de 2005. En dicho período de información pública se han presentado alegaciones por parte de una asociación ecologista.

En el Anexo I se incluyen las alegaciones relacionadas con temas ambientales así como las consideraciones que sobre las mismas ha realizado la Dirección General de Medio Ambiente. El Anexo II contiene los datos esenciales del Proyecto. Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el Anexo III.

Parte del proyecto se realiza dentro del L.I.C. “Río Erjas”. La presente Declaración de Impacto Ambiental evalúa las repercusiones que el proyecto tiene en dicho L.I.C., entendiendo que el proyecto no causará perjuicio a la integridad del lugar siempre que se apliquen las medidas correctoras propuestas.

En consecuencia la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, de la Junta de Extremadura, en el ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 1º del Decreto 45/1991, sobre medidas de protección del ecosistema en la Comunidad Autónoma de Extremadura, convalidado por el Decreto 25/1993, de 24 de febrero, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Proyecto de “Construcción del C.V. desde la EX-117

(Zarza la Mayor) hasta la frontera portuguesa, en el término municipal de Zarza la Mayor”.

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera el proyecto ambientalmente viable siempre que se cumpla el condicionado incluido en esta Declaración y se apliquen las medidas correctoras relacionadas en el Estudio de Impacto Ambiental, que no entren en contradicción con ellas.

Las medidas correctoras y protectoras de la presente Declaración son las siguientes:

1. Protección del suelo, recuperación, restauración e integración paisajística de la obra:

— El movimiento de tierras está compensado, por lo que en principio no serán necesarios ni préstamos ni vertederos.

— En caso necesario, se presentará un Estudio de Impacto Ambiental previamente al vertido de tierras sobrantes, préstamos de áridos, instalaciones auxiliares de obras como plantas de hormigón y aglomerado, parque de maquinaria, almacenes de material, etc.

— Previamente a la ocupación de tierras por cualquiera de los elementos de obra, se procederá a la retirada de la tierra vegetal en las condiciones que permitan su posterior utilización en taludes y zonas alteradas por la obra.

— Controlar el cambio de aceites y lubricantes de la maquinaria y equipos, de modo que se prevengan las pérdidas y se eviten vertidos incontrolados.

— Se ejecutarán las medidas necesarias para conseguir la integración paisajística de la obra (restauración de taludes, acondicionamiento morfológico de superficies afectadas, plantaciones).

— Los taludes se diseñarán con pendientes que aseguren su equilibrio y faciliten su revegetación. Se recubrirán con tierra vegetal una vez perfilados, sin esperar a terminar la obra, de forma que la restauración sea simultánea a la ejecución de la obra. Se cubrirán con tierra vegetal, se realizarán hidrosiembras y se plantarán especies autóctonas.

— Las siembras se realizarán en primavera y las plantaciones en otoño e invierno, recurriéndose, siempre que sea necesario, a la aplicación de riegos para facilitar la germinación de las semillas. Asimismo, se procederá a la reposición de marras y al seguimiento de las siembras y plantaciones realizadas.

— Se restaurarán ambientalmente los terrenos afectados por las obras accesorias.

— Las paredes de piedra que sea necesario derribar se repondrán a su estado original.

## 2. Protección del sistema hidrológico.

Con objeto de producir la mínima afección posible a las características de los arroyos atravesados por la vía, se prohíbe el vertido de materiales producto del movimiento de tierras y la localización de instalaciones auxiliares de obras en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial. Asimismo, no se verterán a los cauces aceites ni grasas de la maquinaria.

## 3. Protección de la atmósfera.

Para evitar niveles de inmisión elevados de partículas en suspensión durante la fase de obras, se procederá al riego sistemático de las superficies que puedan provocar este tipo de contaminación. Se controlará la emisión de gases y contaminantes de vehículos y maquinaria utilizados en el trabajo mediante su continua puesta a punto, y la generación de ruidos con la utilización de silenciadores y/o apantallamientos acústicos.

## 4. Protección a la fauna y flora.

Sólo se cortarán los árboles afectados por la plataforma de la carretera, respetando los que queden en la zona de dominio público. Previamente a la corta del arbolado se comunicará a esta D.G.M.A. el número de ejemplares, especies y tamaños que se considera necesario cortar y las medidas correctoras de revegetación que se abordarán que deberá incluir el transplante de aquellos árboles que sean susceptibles de ser transplantados, para su valoración e informe. Los que sean necesario cortar se restituirán en una proporción de cinco por uno en áreas afectadas por la carretera.

Revegetar con vegetación autóctona a modo de bosquetes las embocaduras de las obras de fábrica para facilitar su efecto como paso de fauna.

En la fase de construcción del proyecto, se adoptarán las medidas oportunas para proteger la fauna y la vegetación de la zona evitando, siempre que sea posible desbroces y cortas de arbolado, voladuras y perforaciones, dentro de la época de reproducción y cría, comprendida entre el 1 de marzo y el 15 de junio. En el caso de que se produzcan nidificaciones eventuales de especies protegidas no censadas se estudiarán las medidas a adoptar por la Dirección General de Medio Ambiente.

Se comunicará a los propietarios de cerramientos afectados por la carretera que los nuevos cerramientos deberán ajustarse a lo

establecido en el art. 60.1 de la Ley de Caza de Extremadura o en caso contrario requerirán autorización de la Dirección General de Medio Ambiente. Los cerramientos deberán dejar libres los marcos y obras de fábrica proyectadas como pasos de fauna.

## 5. Permeabilidad territorial.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará mediante las actuaciones necesarias, como mínimo, el nivel actual de acceso a las carreteras, caminos rurales, vías vecinales y acceso a fincas atravesadas por el proyecto.

## 6. Vías pecuarias.

De acuerdo con lo indicado en el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, de vías pecuarias se deberá asegurar la integridad superficial de las vías pecuarias, la continuidad del tránsito ganadero y la idoneidad de los itinerarios para el resto de los usos compatibles y complementarios.

## 7. Patrimonio.

Durante todo el proceso de movimiento de tierras se contará con la supervisión de uno o más arqueólogos para evitar posibles daños a yacimientos conocidos o desconocidos que en el transcurso de las obras pudieran aparecer, debiendo acatar lo indicado en el art. 54.1 de la Ley 2/1999, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura.

## 8. Seguimiento y vigilancia.

De acuerdo con el art. 25 del R.D. 1131/1988 por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del R.D. Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental, corresponde a los órganos competentes por razón de materia, facultados para el otorgamiento de la autorización del proyecto, el seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental, debiendo comunicar cualquier incidencia a la Dirección General de Medio Ambiente.

Se comunicará a esta Dirección General de Medio Ambiente el inicio de las obras.

Una asistencia técnica realizará el seguimiento y vigilancia de que las obras se ajustan a lo establecido en el proyecto y en esta Declaración de Impacto Ambiental, verificará el cumplimiento de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias y comprobará su eficacia estableciendo, en su caso, medidas adicionales. Con periodicidad mensual, se remitirá a la Dirección General de Medio Ambiente un informe sobre el progreso de la obra y ejecución de las medidas correctoras de restauración, debiendo adoptar

todas las indicaciones que, desde la Dirección General de Medio Ambiente se sugieran para la correcta y pronta integración ambiental de la obra. Dentro de los seis meses siguientes a la construcción, deberán estar ejecutadas las obras de recuperación de las zonas alteradas que no se hubieran realizado durante la fase de construcción.

Al finalizar las obras la Dirección de obras certificará que se han aplicado las medidas protectoras y correctoras incluidas en el Estudio de impacto ambiental y en esta Declaración.

Durante el primer año se verificará la correcta aplicación y desarrollo de la revegetación, procediendo a la reposición de marras.

Si se produjesen modificaciones sensibles en la solución que se ha estudiado, deberá remitirse la documentación justificativa correspondiente, a fin de considerar la tramitación que proceda para adecuar tales modificaciones a las exigencias ambientales. Si el inicio de las obras de retrasara más de tres años desde la fecha de publicación de esta declaración se procederá a su revisión.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo).

Mérida, 7 de junio de 2005.

El Director General de Medio Ambiente,  
GUILLERMO CRESPO PARRA

## ANEXO I

### ALEGACIONES PRESENTADAS Y CONSIDERACIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

- Alegaciones presentadas por Adenex.

En relación con la descripción del proyecto y sus acciones alegan que el proyecto está sobredimensionado, con unos volúmenes de tierras de 117.582 m<sup>3</sup> de terraplén, 104.077 m<sup>3</sup> de desmonte de tierra y 99.059 m<sup>3</sup> de desmonte en roca y se prevén grandes movimientos de tierras en los dos últimos kilómetros. Además no se estima la cantidad de vehículos previstos.

Sobre el inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas y ambientales claves alegan que el inventario es insuficiente, no se hace mención a que la zona está propuesta como Zona Periférica de Especial Protección del Proyecto de Parque Natural “Tajo Internacional”, no se considera en la afecciones a la

fauna al grupo de los anfibios y aves, pudiendo afectar a las IBAs nº 299 (Embalse de Alcántara-Cuatro Lugares) y la nº 300 (Sierras de Coria), no se recoge el número de árboles y arbustos que serán necesario retirar, no se recoge la Laguna Nueva que es Coto de Pesca y no se hace referencia al Río Erjas como L.I.C.

Sobre el inventario cultural destacan el importante impacto visual que se producirá desde el Castillo de Peñafiel.

Se concluye afirmando que el proyecto está sobredimensionado, que tendrá un importante impacto paisajístico y ambiental y solicitan un replanteamiento de las obras.

- Consideraciones de la Dirección General de Medio Ambiente.

En relación con las cuestiones planteadas en su alegación, una vez visitada la zona de proyecto y revisada la documentación presentada se solicitó al promotor la modificación del proyecto para minimizar su afección ambiental. Las características de la modificación se resumen en la Anexo II.

A la vista de las modificaciones propuestas por la Excm. Diputación de Cáceres se reduce y compensa el movimiento de tierras. La carretera tiene una sección 6/8 inferior a la que establece la Norma 3.1 I.C “Trazado” de la Instrucción de Carreteras vigente en su artículo 7.3.1, que es de 7/9 metros.

Aunque el Estudio de Impacto Ambiental no recoja todos los valores ambientales de la zona, éstos han sido tenido en cuenta en esta Declaración de Impacto Ambiental, habiéndose sobredimensionado una serie de obra de fábrica como pasos de fauna.

Para reducir el impacto visual se han suavizado los taludes, realizándose bermas en los desmontes donde se realizarán plantaciones para facilitar su revegetación.

## ANEXO II

### DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en la Construcción del C.V. desde la EX-117 (Zarza la Mayor) hasta la frontera portuguesa, promovido por la Excm. Diputación Provincial de Cáceres, con una longitud de 4 km.

La sección tipo es una calzada de 6 metros con dos arcenes de 1 metro y a ambos lados bermas de 0,30 metros, lo que hace un total de 8 metros de anchura.

Los volúmenes de tierras proyectados son: 17.678 m<sup>3</sup> de tierra vegetal, 117.582 m<sup>3</sup> de terraplén, 104.077 m<sup>3</sup> de desmonte en

tierra y 99.059 m<sup>3</sup> de desmonte en roca. Hasta el p.k. 2+050 los desmontes mayores son de 3 a 4 metros y a partir de este punto se suceden desmontes y terraplenes de hasta 10 metros, con bermas cada 3 metros en los desmontes.

Las obras de fábrica se realizarán con boquillas de mampostería, proyectándose caños de 80 cm., 100 cm. y de 1,50 m y un marco de 2x2 m.

Las modificaciones realizadas sobre el proyecto a petición de esta Dirección General de Medio Ambiente son las siguientes:

- Reajuste de rasantes entre los pks. 2+100 al final para minimizar los movimientos de tierras, con lo que se reduce y queda compensado el movimiento de tierras.
- Se modifica la rasante de puente, quedando a una altura de 17 metros sobre el río.
- Los taludes de los terraplenes pasan de ser 3/2 a ser 2/1 para facilitar su revegetación.
- Las bermas de los desmontes serán de 2 m de ancho cada 3 m de altura para facilitar su revegetación.
- Se amplían las siguientes obras de fábrica: en los pks. 2+900, 3+060 y 3+380 se sustituyen los tubos proyectados por bóvedas biarticulada de 2x2 y en el p.k. 3+620 se sustituye el tubo proyectado por una bóveda biarticulada de 3x2 m.

## ANEXO III

### RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental se estructura en antecedentes, ocho capítulos y varios anexos.

En los “Antecedentes legislativos y consecuencias prácticas” se repasa la legislación nacional y autonómica y se justifica la necesidad de la evaluación de impacto ambiental.

El primer capítulo “Descripción del proyecto y sus acciones” describe las características del proyecto, en cuanto a longitud, anchura, movimientos de tierras, obras de fábrica, etc.

En el capítulo segundo “Inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves” se realiza primero una localización y descripción general de la zona y luego analizan los diferentes factores ambientales que potencialmente se verán afectados por las acciones del proyecto: topografía y relieve, hidrografía, climatología, geología y geomorfología,

edafología, vegetación (vegetación natural y estado actual de la vegetación), fauna, territorio, paisaje y medio humano (aspectos socioeconómicos).

En el capítulo tercero “Examen de alternativas técnicamente viables y ambientalmente aceptables” se estudian dos alternativas al proyecto para salvaguardar una zona húmeda y se comparan los resultados de los movimientos de tierras para las tres opciones. La alternativa 1 se encuentra, de forma mayoritaria en mejores condiciones para la mayor parte de los parámetros que miden objetivamente la magnitud de los movimientos de tierra y la ocupación del suelo consecuente que la de proyecto o la alternativa 2.

En el capítulo cuarto “Identificación y valoración de impactos causados por las distintas soluciones técnicamente viables” en primer lugar se realiza una valoración de los factores ambientales afectados tanto en fase de construcción como de explotación. Posteriormente en la matriz 1 se realiza una valoración del efecto de cada uno de los factores que se han considerado que producen impactos notables sobre los factores ambientales. A continuación en la matriz 2 se realiza la valoración global de la evolución en el tiempo de los posibles impactos ambientales cuando son aplicadas medidas correctoras. Con la aplicación de las medidas correctoras la evolución de los impactos ambientales puede reducirse considerablemente y en ningún caso surgen impactos severos ni críticos.

En el capítulo quinto “Justificación de la solución adoptada” se comparan el proyecto y las dos alternativas, justificándose que se elige la alternativa 1 porque presenta ventajas en el trazado y no produce inconvenientes sobre la zona húmeda.

En el capítulo sexto “Propuesta de medidas protectoras y correctoras” se incluyen las siguientes medidas correctoras:

- Se respetarán las charcas y los humedales marcados en los esquemas de las ortofotos que acompañan el estudio.
- Se diseñarán todos los pasos de agua para que sean capaces de integrar en los cauces naturales sus caudales máximos sin alterar el equilibrio natural de los mismo antes de que se construyera la carretera.
- Las inclinaciones de los taludes de desmontes y terraplenes se proyectarán, complementándolas con muros de piedra si fuera necesario, de modo que no se formen cárcavas ni se produzcan erosiones superficiales con las lluvias.
- Las superficies de los desmontes y los terraplenes se tratarán de modo que estén cubiertas de vegetación lo antes posible, con

las especies vegetales existentes en las inmediaciones, y siempre antes de que lleguen las lluvias otoñales.

— En ningún caso se proyectarán pasos con menos de 1.000 mm de diámetro.

— No se dejarán taludes de tierra en las márgenes que puedan ser alcanzados por las máximas crecidas ordinarias y producir arrastres de finos.

— Durante las obras se vigilará que el cauce del arroyo no sea afectado por procesos que puedan incrementar los arrastres de finos, como es la circulación de maquinaria de obra.

— Debe conservarse la sección de los cauces sin alterar y especialmente debe respetarse su vegetación, incluso arbustiva y herbácea.

— Se vigilará que no se produzcan vertidos accidentales de grasas, combustibles o cualquier otro producto, capaz de producir contaminaciones en las aguas superficiales o subterráneas.

— Se tratará de redondear las partes altas de los desmontes.

— Se construirán bermas para los desmontes con más de 3 metros, con plantación en ellas de encinas.

— Se tratará de forma individual, el aspecto paisajístico, del desmonte que es necesario hacer al paso del puerto. Sería interesante tratar de construir un falso túnel.

— Las tierras sobrantes del anterior desmonte serán depositadas, en su caso, imitando los relieves naturales y restaurando sobre ellas la vegetación del entorno.

— Las partidas de revegetación deben tener un mantenimiento de dos años, con reposición de marras.

El capítulo séptimo “Programa de vigilancia ambiental” para minimizar los impactos negativos se realizará un Control por Técnico Especialista en Impacto Ambiental y se realizarán diferentes controles sobre el terreno.

El capítulo octavo corresponde al “Documento de síntesis” en el que se resume el proyecto, se exponen las conclusiones sobre la viabilidad de las actuaciones propuestas y el examen y elección de alternativas y se resumen las medidas correctoras y el Programa de Vigilancia Ambiental.

En el Anexo I se incluye el trazado aproximado del camino con sus dos alternativas, vista desde la perspectiva de las

ortofotos. El Anexo II recoge un reportaje fotográfico. En el Anexo III están los detalles de la solución propuesta y de las dos alternativas.

Posteriormente, a petición de esta Dirección General de Medio Ambiente, se presentó un documento de correcciones, que están detalladas en el Anexo II.

---

**RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2005, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto para la construcción de una planta de producción de biodiesel, en la finca “El Egido”, polígono 17, parcelas 58, 60, 61, 62, 63, 64 y 65, promovido por “Bioenergética Extremeña 2020, S.L.”, en el término municipal de Valdeterres.**

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, cuyos preceptos tienen el carácter de legislación básica estatal a tenor de lo dispuesto en el artículo 149.1.23ª de la Constitución, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto de construcción de una Planta de Biodiesel, en la finca “El Egido” en el polígono 17, parcelas 58, 60, 61, 62, 63, 64 y 65 en el término municipal de Valdeterres, pertenece a las comprendidas en el Anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. nº 43 de fecha 16 de abril de 2005. En dicho periodo de información pública no se han formulado alegaciones.