

alguna anomalía en el proceso de aplicación de las medidas correctoras y del Plan de Restauración anteriormente definidos. Esta revisión podrá ser alterada por el técnico encargado de la explotación de la cantera, siempre y cuando contraste con la certificación de un técnico competente en materia ambiental.

El presupuesto total, para llevar a cabo la restauración final, es de 10.150 (DIEZ MIL CIENTO CINCUENTA) euros.

Se indica, finalmente, que el plazo de ejecución de todos los trabajos de restauración, por la naturaleza propia de los mismos, se realizará al finalizar la explotación, dentro de un plazo máximo de 90 días. La Dirección General de Medio Ambiente estima que este plazo no concuerda con el definido más arriba (cinco meses), entendiéndose que prevalece este último, puesto que para la revegetación se considera necesario que dentro del periodo establecido estén los meses de invierno, más idóneos para llevar a cabo las plantaciones.

RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2002, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio de impacto ambiental del proyecto de "Acondicionamiento de la carretera EX-326, tramo EX-303 - Villar del Rey".

El R.D. Legislativo 1.302/1986, 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 149.1.23ª de la Constitución; y su Reglamento de ejecución aprobado por R.D. 1.131/1988, 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 62 de fecha 29 de mayo de 1999. Ha presentado alegaciones, aunque fuera del plazo establecido para ello, la Asociación de Agricultores y Ganaderos de la Sierra de San Pedro para la conservación de la naturaleza, fauna y flora (ANAGRA).

En el Anexo I se resumen las alegaciones presentadas y la contestación de 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.

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 Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de "Acondicionamiento de la Carretera EX-326, Tramo EX-303-Villar del Rey".

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera ambientalmente viable siempre que se apliquen las medidas correctoras relacionadas en el Estudio de Impacto Ambiental, que no entren en contradicción con las incluidas en esta declaración y se adopten las siguientes condiciones:

1. El trazado entre el p.k. 14+000 y el 14+300 se ajustará más a la carretera actual, de forma que la cabecera del desmonte no sobrepase el cerramiento de la finca.
2. Se sobredimensionarán las obras de fábrica adecuándolas como pasos de fauna. Para ello deberán realizarse las siguientes modificaciones:

p.k.	Obra proyectada	Obra propuesta
0+220	cano de 1.200 mm.	marco 3 x 2 m ²
2+050	2 caños de 800 mm.	marco 2 x 1 m ²
4+240	tajea 5 x 3 m ²	mantener
4+880	tajea 3 x 2 m ²	mantener
6+580	caño de 800 mm	marco 3 x 2 m ²
7+780	tajea 4 X 2,5 m ²	mantener
8+770	tajea 4 x 2,5 m ²	mantener
10+200	tajea 6 x 4 m ²	mantener
10+440	tajea 1 x 0,75 m ²	marco 3 x 2 m ²
11+310	2 caños de 800 mm	marco 2 x 1 m ²
14+300	tajea 3 x 2 m ²	mantener
16+800	caño de 800 mm	marco 3 x 2 m ²
20+980	caño de 1.000 mm	marco de 2 x 1 m ²
22+600	tajea 4 x 2,5 m ²	mantener
24+460	tajea 3 x 2 m ²	mantener

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

— 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, etc.).

— Los taludes se diseñarán con pendientes que aseguren su equilibrio y faciliten su revegetación. Se recubrirán con tierra vegetal una vez perfilados y se realizarán hidrosiembras con una mezcla de gramíneas y leguminosas, y plantaciones de especies arbustivas autóctonas. La restauración será simultánea a la ejecución de la obra.

— Las siembras se realizarán en otoño y las plantaciones en la época más adecuada para el arraigo de las plantas en función del tipo de material vegetal utilizado.

— Se regará con la frecuencia y dosis de riego necesarias para asegurar el éxito de las siembras y plantaciones.

— Se procederá al seguimiento de las siembras y plantaciones realizadas, recubriéndose o reponiéndose las marras en los casos que haya habido fallos.

— Se restaurarán ambientalmente los terrenos afectados por las obras accesorias. Se escarificarán los tramos de carretera abandonados, extendiendo sobre ellos tierra vegetal y procediendo a su revegetación. Se repondrán las paredes de piedra que sean derribadas.

4. 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 en ellos 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 proveniente de la maquinaria empleada.

5. 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.

6. Protección a la fauna y flora.

Las obras de fábrica que no vayan a modificarse deberán adecuarse para permitir el tránsito de la fauna. Para ello se limpiará la vegetación que obstruya el paso, se eliminarán los cerramientos en cauces públicos, si es necesario se limpiará el cauce y se creará, si no existe, una senda paralela al cauce para el tránsito de los animales. Además se revegetará la embocadura de todos los pasos relacionados en el punto segundo empleando la misma vegetación presente en los alrededores.

Los cerramientos, en caso de instalarse, deberán canalizar la fauna hacia los pasos, para ello se dispondrán a modo de embudo, evitando con ello el cruce de la carretera, por lo que deberán dejar el paso libre. Se indicará a los propietarios que quieran reponer los cerramientos afectados por las obras de la carretera la necesidad de adaptarse a lo indicado en la Ley de Caza de Extremadura, y en su caso solicitar autorización a la Dirección General de Medio Ambiente, indicando estas cuestiones en su autorización así como la obligatoriedad de respetar la zona de dominio público de los cauces públicos.

En los puntos donde a ambos lados de la carretera queden charcas, zonas encharcadas o arroyos y la altura del terraplén sea pequeña, se adecuarán pasos para anfibios mediante la colocación de tubos de 800 ó 1.000 mm y elementos (valladas de madera o similar) de pequeña altura que encaucen a los animales hacia el paso.

La zona de afección se reducirá al máximo para procurar cortar el menor número de árboles posible, realizando la ampliación por una sola margen. Se comunicará a la Dirección General de Medio Ambiente el número, especies y tamaño de los árboles que es necesario cortar y las medidas correctoras de revegetación que se abordarán, que deberá incluir las unidades de plantación propuestas, para su valoración e informe. En cualquier caso, en un principio, sólo se cortarán los estrictamente afectados respetando los que estén fuera de la plataforma. Una vez terminada la carretera se valorará la necesidad de su corta.

Deberá establecerse un calendario de trabajo con las siguientes limitaciones de fechas en las que no se podrá realizar, con carácter general, ningún tipo de actuación para evitar molestias a las especies amenazadas que crían en la zona de Influencia de la carretera:

— Entre el p.k. 12+700 (Rivera del Saltillo) y el p.k. 15+000 entre el 31 de enero y el 30 de junio.

— Entre el p.k. 2+400 y el p.k. 8+000 desde el 31 de enero al 31 de julio.

Dentro del periodo de parada podrán realizarse algunas actuaciones concretas que no supongan movimientos de tierra o tránsito continuado de maquinaria previa autorización de esta Dirección General de Medio Ambiente.

Si durante el desarrollo de las obras se tuviera conocimiento de nidificaciones eventuales o modificación de los periodos sensibles la Dirección General de Medio Ambiente podrá modificar las zonas y/o los periodos de parada biológica.

Se instalarán paneles informativos de la Z.E.P.A. de Sierra de San Pedro a la entrada y salida y a lo largo del citado espacio protegido. Estos paneles se realizarán de madera y/o pizarra. También se indicará la conveniencia de moderar la velocidad para evitar colisiones con especies animales y reducir las molestias a especies protegidas.

7. 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.

8. 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 éstas, la continuidad del tránsito ganadero y la idoneidad de los itinerarios para el resto de los usos compatibles y complementarios. Se restituirán las charcas abrevadero y las vías pecuarias en caso de ser afectadas.

9. 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 2/99 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura.

10. Seguimiento y vigilancia.

De acuerdo con el art. 25 del R.D. 1.131/88 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 contratará una asistencia técnica para realizar el seguimiento y vigilancia de las obras verificando si se ajustan a lo establecido en el proyecto y en esta Declaración de Impacto Ambiental y si se cumplen las medidas protectoras, correctoras y compensatorias descritas, igualmente se 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 dicha Dirección General 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 General de Infraestructuras certificará que el proyecto ha sido realizado teniendo en cuenta todos los condicionantes ambientales y se han aplicado las medidas protectoras y correctoras incluidas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

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 se 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 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo).

Mérida, 20 de diciembre de 2002.

El Director General de Medio Ambiente,
LEOPOLDO TORRADO BERMEJO

ANEXO I

RESUMEN DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS Y CONSIDERACIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

La Asociación de Agricultores y Ganaderos de la Sierra de San Pedro para la conservación de la naturaleza, fauna y flora ha presentado las siguientes alegaciones:

1. La carretera tiene poco tránsito y un arreglo del firme sería suficiente para los pocos vehículos que circulan por ella.
2. La carretera atraviesa la Z.E.P.A. de Sierra de San Pedro así como fincas incluidas en proyectos LIFE de conservación de fauna y hábitat, donde toda actividad agropecuaria está prohibida de marzo a septiembre.

3. Muchas encinas y alcornoques centenarios se verían afectados por el ensanche y modificación del trazado. Existen núcleos de nidificación de aves protegidas que podrían ser perturbados en su puesta y desarrollo.

4. La carretera discurre por zonas con explotaciones ganaderas y cinegéticas de caza mayor siendo numerosos los accidentes de circulación que se producen en la actualidad. Esta situación podría empeorar si los vehículos circulan a excesiva velocidad.

La Dirección General de Medio Ambiente considera justificadas las razones de la Dirección General de Infraestructuras para el arreglo de la carretera, que presenta un ancho y condiciones de trazado que hacen peligrosa la circulación.

En relación con el segundo punto, a lo largo de todo el condicionado de esta Declaración de Impacto Ambiental se recogen medidas para evitar y/o minimizar los impactos derivados de la ejecución del proyecto. Más concretamente en el punto número 6 se establece un calendario de trabajo para no afectar a los periodos de cría de las diferentes especies de aves que nidifican en las proximidades de la traza de la carretera.

El trazado se ha ajustado al máximo a la carretera existente por parte de la Dirección General de infraestructuras, discurriendo la mayor parte sobre la carretera antigua. En cuanto a las molestias a aves protegidas ya se ha contestado en el párrafo anterior.

Para evitar los accidentes en la Declaración de Impacto Ambiental, en el punto número 6, se indica la posibilidad de instalar cerramientos, siempre que cumplan las condiciones establecidas en la Ley de Caza de Extremadura o sean autorizados por la Dirección General de Medio Ambiente y se respeten los pasos proyectados para la fauna.

ANEXO II

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de Acondicionamiento de la carretera EX-326, de la EX-303 a Villar del Rey está inscrito en los Planes de Carreteras de la Junta de Extremadura con objeto de mejorar las infraestructuras y la comunicaciones entre las provincias de Cáceres y Badajoz por su parte oeste. Tiene su inicio en el cruce de la carretera Aliseda-Albuquerque con la de Villar del Rey, terminando en esta última población.

El proyecto se centra en el acondicionamiento de la carretera actual, ampliando la calzada a 6 m y 1 m de arcén, modificaciones puntuales de algunos tramos en curvas y pavimentación de toda la carretera. Se producen modificaciones en planta y en alzado longitudinal de la carretera, con objeto de adecuarla a las normativas de diseño de este tipo de carreteras y a las necesidades de tráfico.

La longitud de carretera con nuevo trazado es de 5.920 m y supone una superficie de ocupación estimada de 118.400 m². Los cauces naturales exigen que se proyecten drenajes y obras de fábrica que permitan la circulación de las aguas de escorrentía natural del área. Las obras de drenaje proyectadas tienen dimensiones que permiten el paso de la fauna silvestre en algunos casos.

Las modificaciones en alzado de la carretera se efectuarán para lograr una rasante que permita velocidades de circulación adecuadas a las normas de seguridad y reglamentación de carreteras. La altura máxima de terraplén proyectado será de 5 m y la de los desmontes de 7 m.

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental viene recogido en el tomo IV, Anejo N° 24 del Proyecto, estructurándose en una introducción y siete capítulos: proyecto, legislación y normativas, definición del entorno del proyecto, identificación y valoración de impactos, medidas correctoras, programa de vigilancia y documento de síntesis.

En la introducción se justifica la decisión de realizar el Estudio de Impacto Ambiental, se exponen los antecedentes y se incluyen los objetivos y la metodología utilizada para la realización del Estudio de Impacto Ambiental.

El segundo capítulo "Proyecto" comienza exponiendo la localización del proyecto para a continuación definir las características del proyecto, indicando las modificaciones de trazado, obras de fábrica, altura de los terraplenes y desmontes y las superficies de ocupación y volumen de movimientos de tierras.

En el capítulo tercero "Legislación y normativas" se relaciona la legislación utilizada para la redacción del Estudio de Impacto Ambiental.

En el capítulo cuarto "Definición del entorno del proyecto" se realiza un inventario ambiental, a través del cual se definen las condiciones físicas, biológicas y socioeconómicas del área de estudio. Se han considerado y analizado los siguientes factores ambientales: clima, calidad del aire, ruido, geología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, características sociales, patrimonio histórico-artístico, y factores socioeconómicos, cotos de caza y vías pecuarias.

En el capítulo quinto "Identificación y valoración de los impactos" se exponen los factores ambientales afectados y también una valoración subjetiva de dichos factores. La identificación de impactos se efectúa mediante análisis de las posibles interacciones, los factores del medio y las actuaciones del proyecto, considerándose tanto en fase de construcción (movimientos de tierra, necesidades de suelo, transporte de materiales, destrucción de vegetación, depósito de materiales,

expropiación de terrenos y actividades inducidas) como en la puesta en servicio (mejora en tráfico y seguridad y conservación).

La valoración cualitativa de los impactos ambientales detectados se efectúa basándose en la definición de la magnitud de los términos: compatible, moderado, severo o crítico. Se detectan impactos sobre la vegetación, inestabilidad del terreno, alteración de recursos hidrológicos, afección a la red de drenaje, riesgo de erosión, alteraciones a la fauna, calidad ecológica, fragilidad ecológica, alteración de valores naturales, alteración de valores culturales, impacto paisajístico, alteración de la productividad agraria, afección a la organización territorial y perturbaciones de ruido y vibraciones.

En el capítulo seis “Medidas correctoras” se incluyen una serie de medidas preventivas y correctoras que aminoren los efectos derivados de la actividad:

a) Medidas correctoras:

a.1) Restauración paisajística de los nuevos taludes de las variantes de trazado.

- Se realizará mediante la reposición del suelo fértil y plantaciones.
- Previo al inicio de las obras los desbroces se limitarán a las zonas estrictamente necesarias para la construcción de la nueva plataforma. Se comunicará previo al inicio de las obras a la Dirección General de Medio Ambiente la época de inicio y las especies, número y localización de los árboles.
- Se marcarán los árboles a cortar para que los operarios cuenten con las instrucciones precisas.
- Se eliminará el material vegetal de los desbroces de forma adecuada.
- Se excavará la primera capa del terreno de 30 cm de profundidad de tierra vegetal.
- Se señalarán las zonas de dehesa y arbolado para evitar su invasión en la fase de obras.
- Se almacenará el suelo fértil en montones de 150 cm.
- Se evitará la compactación del suelo fértil.

a.2) Los yacimientos arqueológicos potenciales que puedan existir en las inmediaciones de la carretera serán estudiados para su documentación por parte de especialistas.

a.3) Adecuación de calendarios de obra a la época reproductiva de fauna.

- Se evitará realizar actuaciones como voladuras y otras acciones agresivas en los periodos de cría del Águila imperial (1 de marzo a 15 de julio) y del Buitre negro (1 de febrero a 15 de julio).

a.4) Emplazamiento y restauración paisajística de las zonas de vertederos y de extracción.

- La empresa adjudicataria de las obras informará a la Dirección General de Medio Ambiente de las zonas seleccionadas para extraer áridos previo al inicio de las obras.
- La zona de extracción contará con un Estudio de restauración paisajística que incluirá la restitución de taludes y revegetación con especies vegetales acordes con el medio circundante.

a.5) Medidas generales:

- Evitar la circulación de vehículos y maquinaria pesada fuera de los lugares previstos, para no compactar los suelos.
- Regar las superficies afectadas por movimientos de tierras para evitar la emisión de polvo.
- Evitar la circulación de vehículos cerca de cauces de agua para minimizar el vertido accidental y la contaminación del agua.
- Realizar inertizaciones en el caso de producirse vertidos accidentales de materias tóxicas o peligrosas.
- Realizar labores de mantenimiento y reparación de la maquinaria en lugares adecuados, alejados de cursos de agua para evitar vertidos accidentales.
- Se han diseñado las obras de fábrica y drenajes con dimensiones que permitan el paso de mamíferos.
- Minimizar las interferencias y molestias a los conductores.
- Evitar los impactos derivados de la emisión de partículas nocivas a la atmósfera durante el asfaltado de la carretera.

b) Restauración paisajística:

- Extendido y nivelación de suelo fértil en las superficies de los taludes hasta quedar de forma estable.
- Abonado del terreno con abono líquido, libre de malas hierbas.
- Plantación de especies vegetales seleccionadas de árboles y arbustos, preferentemente en otoño. Se plantarán 20 Ud/100 m² con la siguiente distribución: 30% de arbolado (40% de encina, 40% de alcornoque y 20% de olivo), 50% de arbustos de porte alto (33% de madroños, 33% de lentiscos y 33% de brezos) y 20% de arbustos de porte bajo (100% de lavanda).
- Diseñar los taludes lo más tendidos posible.

c) En fase de explotación:

- Señalización adecuada que permita mantener un tráfico fluido a una velocidad constante.

- En algunos puntos se reducirá la limitación de velocidad máxima de los vehículos ligeros para disminuir hasta 15 leq horarios en dB(A) a una distancia de 15 m con una velocidad legal de 50 km/h.

Posteriormente se presupuestan las medidas correctoras relacionadas ascendiendo a un total de 84.847 euros.

El capítulo siete “Programa de vigilancia” establece las pautas a seguir en el desarrollo del proyecto, para el control y vigilancia de las medidas de preservación y recuperación ambiental necesarias para que sea efectiva la aplicación de las medidas correctoras relacionadas anteriormente. Además, se incluye que se deberá efectuar un seguimiento de los animales atropellados en la carretera, una vez que se termine el periodo constructivo y se inicie la fase de explotación. Se incluye en este capítulo también toda la normativa a considerar en el Programa de vigilancia.

El capítulo octavo corresponde al “Documento de síntesis” se sintetiza la totalidad del Estudio de Impacto Ambiental, destacando la presentación de los informes previos en la Dirección General de Medio Ambiente.

Finalmente se incluyen también un plano de planta del trazado, perfil longitudinal, perfiles transversales y mapa de vías pecuarias.

RESOLUCIÓN de 23 de diciembre de 2002, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental de Fábrica de Cincados en el polígono 18 parcela nº 1, del término municipal de Ribera del Fresno.

El Real Decreto Legislativo 1.302/1986, 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 1.131/1988, 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 denominado “Construcción de Fábrica de Cincados” en el polígono 18 parcela nº 1 en el término municipal de Ribera del Fresno (Badajoz) pertenece a los comprendidos en el Anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, por el que se modifica el R.D. Legislativo 1.302/1986, 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 97 de fecha 22 de agosto de 2002. En dicho periodo de información pública no se han formulado alegaciones.

El Anexo I contiene los datos esenciales del Proyecto. Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el Anexo II.

En consecuencia la Dirección General de Medio Ambiente, de la Junta de Extremadura, en el ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 1 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 de Fábrica de Cincados en el Polígono 18 parcela nº 1 del término municipal de Ribera del Fresno (Badajoz)”

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinado el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Construcción de Fábrica de Cincados en el Polígono 18 parcela nº 1 del término municipal de Ribera del Fresno (Badajoz)”, el mismo se considera ambientalmente viable, considerando que de su ejecución no se derivarán impactos ambientales críticos e irreversibles y los impactos ambientales de efectos recuperables pueden ser corregidos o minimizados, aplicando las medidas correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental (resumidas en el Anexo II de la presente Declaración), siempre que no entren en contradicción con las enumeradas a continuación, que tendrán prevalencia.

A) Medidas en la fase preoperativa:

1. Proceder, previamente al comienzo de las obras y sus correspondientes movimientos de tierras, a la retirada selectiva del substrato edáfico para su utilización en las labores de restauración definitiva. Dicho substrato se acopiará en montones no superiores a los 2 metros de altura para garantizar el mantenimiento de sus características físicas y químicas esenciales.

2. Adecuar las edificaciones al entorno en que se ubican. En cualquiera de los elementos constructivos no deben utilizarse tonos brillantes.

B) Medidas en la fase operativa:

1. Se dispondrá de redes separadas de saneamiento tanto de aguas residuales de aseos y servicios como de aguas residuales industriales.