

## CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y MEDIO AMBIENTE

*RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2006, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el “Estudio informativo de la autovía autonómica EX-A1 entre Plasencia y L.F. Portugal”.*

El proyecto de “Estudio informativo de la Autovía Autonómica EX-A1 entre Plasencia y L.F. Portugal”, pertenece a los comprendidos en el Anexo I 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), por lo que conforme al artículo 2.º se ha sometido a un estudio detallado de impacto ambiental por el trámite establecido en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El R.D. Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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 junto con el Estudio Informativo, mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. n.º 38 de fecha 30 de marzo de 2006.

En el Anexo I se resumen las alegaciones recibidas de contenido ambiental y las consideraciones de esta Dirección General de Medio Ambiente (DGMA). 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 1.º 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 “Estudio informativo de la Autovía Autonómica EX-A1 entre Plasencia y L.F. Portugal”.

## DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se consideran los Ejes 1, 3 y 4 viables desde el punto de vista ambiental, considerando que de su ejecución no se derivarán impactos ambientales críticos. Asimismo, declaro que el proyecto no tendrá efectos negativos apreciables en lugares incluidos en la red “Natura 2000”.

### 1. Consideraciones en cuanto a los Ejes seleccionados.

— En cuanto al Eje 1 (Plasencia-San Gil, Galisteo, El Batán, Puebla-Coria) desde esta Dirección General de Medio Ambiente se considera que la variante Galisteo Sur es ambientalmente mejor al realizar un solo cruce sobre los Ríos Jerte y Alagón, mientras que la variante Galisteo Norte lo hace en dos ocasiones. No obstante realizando los cruces con viaductos amplios que eviten la afección al cauce y a la vegetación asociada ambas variantes son ambientalmente viables.

— En cuanto al Eje 3 (Coria-Casas, Moraleja-Sur, Los Canchos-Sur) y al Eje 4 (Coria-Casas, Vegaviana), el primero de ellos afectaría en mayor medida a vegetación autóctona, mientras que el segundo supone la creación de una nueva infraestructura en un lugar que no existe y, en su tramo final presenta afección a especies protegidas. Por otra parte parece claro que el Eje 4 beneficia a un mayor número de poblaciones que el Eje 3. Siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras que se recogen en esta Declaración de Impacto Ambiental (DIA) se considera que ambos Ejes son ambientalmente viables y deberían pasar a la siguiente fase de estudio.

### 2. Medidas preventivas y correctoras.

Los impactos ambientales de efectos moderados y/o severos podrán ser corregidos con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras de carácter general incluidas en el Estudio de impacto ambiental (resumidas en el Anexo III de la presente Declaración). No obstante, será obligatorio ejecutar las medidas también de carácter general que a continuación se detallan, que prevalecerán en cualquier caso respecto a las resumidas en el Anexo III:

#### 2.1. Protección del suelo, recuperación, restauración e integración paisajística de la obra.

— 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 lubricación 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, sin esperar a terminar la obra, de forma que la restauración sea simultánea a la ejecución de la obra. En los desmontes de más de 5 metros se realizarán bermas al menos cada 5 metros, que se cubrirán con tierra vegetal y se realizarán hidrosiembras con una mezcla de gramíneas y leguminosas y plantaciones de especies arbustivas autóctonas.

— Las plantaciones se efectuarán en otoño, 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.

## 2.2. 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.

## 2.3. 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. Se realizarán estudios de ruidos para determinar la ubicación de pantallas antiruido y evitar las molestias durante la fase de explotación.

## 2.4. Protección a la fauna y flora.

— Los caños y pasos actuales de las infraestructuras existentes serán tenidas en cuenta para la ubicación de los nuevos, de

forma que éstos sean lo más fieles posibles a la ubicación de los existentes por motivos de costumbres adquiridas en su utilización por la fauna de la zona.

— En los puntos donde queden a un lado y otro de la autovía charcas o zonas húmedas deberán quedar comunicadas al menos por tubos de hormigón de 1.800 mm. para permitir el trasiego de la fauna asociada.

— Se evitará afectar a las zonas húmedas permanentes, y las que sin más remedio se vean afectadas se restituirán en las cercanías del antiguo humedal.

— En los cauces públicos que intercepte la autovía deberán colocarse estructuras de dimensiones tales que dejen libre, al menos, una zona de 5 metros de ancho en ambas márgenes para el tránsito de personas y animales.

— Por motivos de permeabilidad para la fauna silvestre se acondicionarán pasos inferiores y superiores para el trasiego de la fauna silvestre. Teniendo en cuenta que la zona de los Canchos de Ramiro está incluida dentro del Plan de Recuperación del Lince Ibérico, independientemente del trazado que resulte finalmente seleccionado deberán establecerse pasos específicos de fauna. Para determinar su periodicidad y características se remite al punto cuarto de esta DIA. Previamente a la aprobación del proyecto definitivo se presentará un memoria relativa a los pasos de fauna establecidos para su informe por esta Dirección General de Medio Ambiente.

— 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 diez por uno en áreas donde sea viable su plantación.

— En la revegetación se emplearán especies autóctonas de las presentes en los alrededores.

— Para repoblar zonas con suficiente humedad edáfica se emplearán preferentemente las siguientes especies, ordenadas de mayor a menor lejanía del agua: pino resinero (*Pinus pinaster*), encinas y alcornoques (*Quercus ilex* y *Q. suber*), almececes (*Celtis australis*), fresnos (*Fraxinus angustifolia*), tamujo (*Securinega tintorea*) y retamas (*Cistus multiflorus* y *Retama sphaerocarpa*).

— 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, la realización de voladuras y perforaciones dentro de la época de reproducción y cría, especialmente en la zona de los Canchos de Ramiro, comprendida entre el 1 de enero 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 DGMA.

### 2.5. 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.

### 2.6. Vías pecuarias.

De acuerdo con lo indicado en el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, de Vías pecuarias y con el informe de la Sección de Vías Pecuarias de la Dirección General de Estructuras Agrarias 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. Se restituirán las charcas abrevadero y todas las vías pecuarias afectadas, en un lateral de la autovía o camino de servicio. En los pasos superiores de ganado se instalarán empalizadas de madera. Se tendrán en cuenta las alegaciones del Ayuntamiento de Galisteo para dar continuidad a la Cañada Real Soriana Occidental.

### 2.7. Patrimonio.

Se recogerán las propuestas realizadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural en el periodo de alegaciones. Se proponen las siguientes soluciones para la afección directa, teniendo en cuenta que se sitúan en zonas sin alternativas:

— Vía de la Plata: se propone conservarla íntegra y eso pasa por la ejecución de la autovía en el punto donde se corta con la Vía de la Plata mediante un paso elevado.

— Acueducto romano de Coria: El tronco de la autovía atraviesa su trazado, por lo que se propone desplazar la traza en este punto hacia el sur, de forma que lo atravesase en un punto donde sus restos no son visibles, realizando una excavación previa.

Una vez seleccionado el trazado definitivo se deberán incorporar medidas de minimización, correctoras y compensatorias:

— Prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en todo la zona de afección. A raíz de este informe la Dirección General de Patrimonio determinará las medidas correctoras pertinentes.

— Durante la ejecución del proyecto: en caso de afección a algún yacimiento se procederá conforme a lo establecido para las excavaciones arqueológicas; control arqueológico permanente a pie de obra; si se detectara algún resto arqueológico se paralizarán las obras en la zona de afección, se realizará una excavación, procediendo en función de sus características al levantamiento de las estructuras localizadas.

— Medidas compensatorias: protección y adecuación para visita pública de los restos excavados que no vayan a quedar soterrados y que se consideren significativos; publicación de una Memoria técnica de los trabajos arqueológicos realizados.

### 3. 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 1302/1986, de 28 de junio, 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 DIA, debiendo comunicar cualquier incidencia a la DGMA.

— Se presupuestará la contratación de una asistencia técnica para realizar el seguimiento y vigilancia de que las obras se ajustan a lo establecido en el proyecto y en esta DIA y para verificar el cumplimiento de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, así como comprobar su eficacia estableciendo, en su caso, medidas adicionales. Con periodicidad trimestral, se remitirá a la DGMA un informe sobre el progreso de la obra y ejecución de las medidas correctoras de restauración, debiendo adoptar todas las indicaciones que, desde la DGMA, se sugieran para la correcta y pronta integración ambiental de la obra. Igualmente se presentará un informe final de las obras.

— 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.

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

— Previamente al inicio de las obras deberán obtener las autorizaciones y/o informes relativos a Vías Pecuarias, Patrimonio y Órgano de Cuenca por parte de los organismos implicados.

— 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.

— Durante los dos primeros años de funcionamiento de la autovía se realizarán estudios sobre atropellos de fauna silvestre y doméstica y sobre la utilización de los diferentes pasos de fauna proyectados con el fin de poder determinar su eficacia y establecer modificaciones en caso de que sea necesario. Estos estudios deberán ponerse en conocimiento de la DGMA.

4. Condiciones de protección ambiental específicas pendientes de desarrollar.

Una vez definido el trazado elegido y antes de cerrar definitivamente el proyecto se remitirá a esta DGMA una propuesta ambiental, para su informe, que recoja las siguientes características:

- Procurará compensar el movimiento de tierras.
- Se valorará la afección a la vegetación autóctona del Eje 3.
- Se establecerá una propuesta de calendario de trabajo en la parte final del Eje 4 y en el cruce de la ZEPA de Canchos de Ramiro en el Eje 3, para minimizar la afección a la cría de especies protegidas.
- Se proyectarán estructuras de amplitud suficiente en los cauces públicos que se determinen, que minimicen la afección al cauce, a la vegetación asociada y funcionen como pasos de fauna.
- Se presentará una propuesta de restauración y revegetación de taludes por tramos, indicando las especies a utilizar.
- Se establecerán pasos de fauna, especialmente en toda la zona de influencia de los Canchos de Ramiro, con las características y periodicidad adecuada, tomando como base las “Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales” editado por el Ministerio de Medio Ambiente y el “Manual europeo para la identificación de conflictos y el diseño de soluciones” editado por la Acción COST de la Comisión Europea.
- En el tramo de El Batán, la Autovía afectaría al monte “Vegas Herrera”, Coreflex repoblado de encina y alcornoque, quedando una franja de 1.100 m por 60 m inutilizada al quedar entre la nueva carretera y la vieja. Igual sucede en la zona Canchos-Sur donde la Autovía cruza el monte “Castillo Benavente”, quedando aislada una zona de 2,7 has del resto y el M.U.P. “Valdecaballos de Arriba” ocupando unos 85.000 m<sup>2</sup> donde se limitaría la implantación de cualquier cubierta vegetal. Deberían estudiarse ajustes de trazado para minimizar en la medida de lo posible la

afección a estos montes, disponiendo en su defecto los pasos necesarios.

— Como compensación a los impactos negativos derivados de esta actividad se realizarán charcas en diferentes puntos a lo largo del trazado, principalmente en la cercanía de los pasos de fauna, se revegetarán con especies autóctonas todos los cauces interceptados por la nueva obra, y se restaurarán algunas de las antiguas extracciones y vertederos visibles desde la nueva autovía.

— Se establecerán las zonas para vertidos de tierras sobrantes. Se incluirán las medidas a aplicar para la integración paisajística de las actuaciones.

Para los préstamos se incluirá un Estudio de Impacto Ambiental que deberá ser tramitado en la Dirección General de Ordenación Industrial Energía y Minas y evaluado por la DGMA. Así mismo se presentará un Estudio de Impacto Ambiental previamente a la ejecución del área de servicio, instalaciones auxiliares de obras como plantas de hormigón y aglomerado, parque de maquinaria, almacenes de material, etc.

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, a 14 de julio de 2006.

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 la Dirección General de Patrimonio Cultural.

El proyecto, según la Carta Arqueológica de Extremadura, presenta afección directa sobre la Vía de la Plata (Galisteo) y Acueducto romano de Coria y afección indirecta sobre la Ermita de San Isidro (Galisteo), Dehesa de Candelario (El Batán), Ermita de Argame (Coria), Los Merenderos (Coria), Dehesa Boyal (Moraleja), Ermitas Ntra. Sra. de la Vega (Moraleja) y Castillo de las Moreras (Zarza la Mayor). La alternativa “Los Canchos Sur” es la que menos impactos provoca sobre los mismos.

Se proponen las siguientes soluciones para la afección directa, teniendo en cuenta que se sitúan en zonas sin alternativas:

— Vía de la Plata: se propone conservarla íntegra y eso pasa por la ejecución de la autovía en el punto donde se corta con la Vía de Plata mediante un paso elevado.

— Acueducto romano de Coria: El tronco de la autovía atraviesa su trazado, por lo que se propone desplazar la traza en este punto hacia el sur, de forma que lo atravesase en un punto donde sus restos no son visibles, realizando una previa excavación.

Una vez seleccionado el trazado definitivo se deberán incorporar medidas de minimización, correctoras y compensatorias:

— Prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en todo la zona de afección. A raíz de este informe la Dirección General de Patrimonio determinará las medidas correctoras pertinentes.

— Durante la ejecución del proyecto: en caso de afección a algún yacimiento se procederá conforme lo establecido para las excavaciones arqueológicas; control arqueológico permanente a pie de obra; si se detectara algún resto arqueológico se paralizarán las obras en la zona de afección, se procederá a la excavación, procediendo en función de sus características al levantamiento de las estructuras localizadas.

— Medidas compensatorias: protección y adecuación para visita pública de los restos excavados que no vayan a quedar soterrados y que se consideren significativos; publicación de una Memoria técnica de los trabajos arqueológicos realizados.

La Dirección General de Medio Ambiente incorpora todas estas medidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

- Alegaciones presentadas por el Excmo. Ayuntamiento de Zarza la Mayor.

El Excmo. Ayuntamiento de Zarza la Mayor considera que la alternativa Moraleja Sur y Los Canchos Sur es la que mejor representa todos los intereses ya que la alternativa Norte atraviesa la ZEPA de Los Canchos de Ramiro por la zona del Castillo de las Moreras, zona de anidamiento de aves de distintas especies protegidas y supone una agrave afección a la umbría de la Sierra de Valdecaballos, al tener que salvar grandes desniveles de terreno y conlleva el arranque de un número elevado de alcornos.

Desde esta Dirección General de Medio Ambiente se considera que en el tramo final las dos opciones, Vegaviana o Canchos Sur, podrían resultar ambientalmente viables y se establecen medidas específicas para minimizar la afección a las especies protegidas que crían en la zona de la Sierra de Valdecaballos.

- Alegaciones presentadas por el Excmo. Ayuntamiento de Coria.

El proyecto afecta directamente al patrimonio arqueológico recogido en la Carta Arqueológica de Extremadura: Acueducto, El Castillejo, Marchagaz. Además afecta parajes como Madre del Agua y Vega del Arroyo Valderrey. Considera que deben realizarse estudios que garanticen el mínimo impacto sobre el patrimonio arqueológico así como las labores de salvaguarda y vigilancia que la Dirección General de Patrimonio considere oportunas.

En la presente Declaración de Impacto Ambiental se recogen las medidas necesarias para garantizar la protección del Patrimonio arqueológico.

- Alegaciones presentadas por el Excmo. Ayuntamiento de Galisteo.

En el punto kilométrico 5+200 no se prevé paso subterráneo para la Cañada Real Soriano Occidental. Solicita la creación de un paso subterráneo para la citada Cañada Real.

En la presente Declaración de Impacto Ambiental se recogen las medidas necesarias para garantizar la protección de las vías pecuarias.

- Alegaciones presentadas por los Excmo. Ayuntamientos de Descargamaría, Cilleros, Perales del Puerto, Torre de Don Miguel, Hernán Pérez, Eljas, San Martín de Trevejo, Vegaviana, Cadalso, Hoyos, Santibáñez el Alto y Villasbuenas de Gata, D.<sup>a</sup> Victoria Eugenia Toribio Martín, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Cilleros y D.<sup>a</sup> Yolanda Sancho González, Portavoz del Grupo Municipal Socialista de Villamiel.

Se define como alternativa más adecuada al interés general la denominada "Vegaviana" en contraposición con la "Moraleja + Canchos Sur", ya que ésta supondría la desaparición de cientos de encinas y alcornos dando lugar a un grave impacto sobre el hábitat de la Dehesa Extremeña, circunstancia que no se produce en la alternativa Norte. Así mismo la alternativa Norte no afecta a ninguna ZEPA, como sí ocurre con la otra alternativa que corta la Sierra de la Garrapata, acercándose a los Canchos de Ramiro donde encontramos un gran número de aves incluidas en la Directiva 79/409/CEE. La alternativa Norte una vez atravesada la zona de regadío entra en una zona estéril por lo que el impacto ambiental sería mínimo.

Desde esta Dirección General de Medio Ambiente se considera que en el tramo final las dos opciones, Vegaviana o Canchos Sur, podrían resultar ambientalmente viables y se establecen medidas específicas para estudiar, valorar y minimizar la afección sobre el hábitat de la dehesa y sobre la ZEPA de los Canchos de Ramiro.

- Alegaciones presentadas por D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> Eugenia Domínguez López.

La opción Norte haría una impresionante herida en la zona afectando a muchos ecosistemas y especies asentadas en la zona, afectando a la Sierra de Gata y destruyendo parte de la zona Norte de la Sierra de la Garrapata, zona verde y uno de los pocos ecosistemas vírgenes de la zona, mientras que las opción Sur no repercutiría apenas medioambientalmente ya que sigue prácticamente paralela a la actual carretera EX-108.

Desde esta Dirección General de Medio Ambiente se considera que en el tramo final las dos opciones, Vegaviana o Canchos Sur, podrían resultar ambientalmente viables. La opción Sur, aunque sigue el corredor de la carretera actual afectaría a una zona de hábitat de Dehesa, mientras que la opción Norte, en su tramo final podría presentar afección a especies de aves protegidas. Para minimizar los impactos que pudieran derivarse de la ejecución de la obra se establecen una serie de medidas protectoras y correctoras.

- Alegaciones presentadas por D. Hilario Fernández Valiente.

El trazado a su paso por Coria, en el paraje “El Sierro” causa un gran impacto ambiental y paisajístico, al tratarse de una zona elevada que se conserva en estado natural destinada en gran parte a olivar ecológico e higueral ecológico y con flora y fauna autóctona, además de existir yacimientos arqueológicos.

La afección a la zona de olivar e higueral ecológico no se considera un tema puramente ambiental. En cuanto a la afección flora y fauna autóctona y a yacimientos arqueológicos ya se recogen en la Declaración de Impacto Ambiental medidas para reducir y corregir los impactos negativos.

- Alegaciones presentadas por D. José Manuel Sánchez García-Torres en representación de Santa María y Entrearroyos, S.L.

El trazado norte es más idóneo desde parámetros medioambientales ya que el Sur ocasionaría un gran impacto sobre el bosque de dehesa madura que es el asiento de explotaciones de ganado de lidia. El mayor daño se produciría en la zona de Los Canchos de Ramiro y Ladronera, que constituye una ZEPA y LIC donde habitan gran número de especies con alto valor ecológico y de frágil conservación.

Desde esta Dirección General de Medio Ambiente se considera que en el tramo final las dos opciones, Vegaviana o Canchos Sur, podrían resultar ambientalmente viables. La opción Sur, aunque sigue el corredor de la carretera actual afectaría a una zona de hábitat de Dehesa, mientras que la opción Norte, en su tramo final podría presentar afección a especies de aves protegidas.

Para minimizar los impactos que pudieran derivarse de la ejecución de la obra se establecen una serie de medidas protectoras y correctoras.

- Alegaciones presentadas por D. Antonio Robleda Lisero.

Debería contemplarse que se proteja la integridad de las Vías pecuarias así como los restos arqueológicos de origen romano.

En las medidas correctoras de esta Declaración ya se recogen actuaciones encaminadas a la protección de las vías pecuarias y de los restos arqueológicos.

- Alegaciones presentadas por D. Juan Delgado Clemente, D. Ernesto Moyano García, D. Francisco Méndez González y D.<sup>a</sup> María García Martín.

Alegan que no se ha tenido en cuenta la evaluación de impacto ambiental y acústico sobre la población humana en zonas urbanas y áreas habitadas, como el Barrio de las Malvinas y Polígono industrial Los Rosales.

Entre las medidas correctoras del Estudio de Impacto Ambiental se incluye la instalación de barreras acústicas en diferentes lugares habitados.

- Alegaciones presentadas por D.<sup>a</sup> Calixta Valle Pérez y 34 más.

Alegan que el proyecto debe contemplar los pasos necesarios para asegurar la continuidad de los caminos existentes, aguas de escorrentía e infraestructuras municipales. Además en algunos árboles de su propiedad anidan rapaces autóctonas como lechuzas, milanos, etc. En las medidas correctoras de la Declaración de Impacto Ambiental y del Estudio de Impacto Ambiental se recogen medidas para garantizar la continuidad de los caminos existentes, escorrentías y distintas infraestructuras.

## ANEXO II DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto de Autovía Autonómica EX-A1 entre Navalmoral de la Mata y L. F. Portugal, tramo Plasencia - L. F. Portugal será prolongación de la Autovía Navalmoral - Plasencia, con una longitud de ochenta y un kilómetros y servirá de conexión a la zona de Coria, Moraleja y las poblaciones del norte de Cáceres con la Autovía de la Plata y la EX-A1, además de servir de conexión con Portugal. La actual carretera que recorre dicho tramo es la EX-108, que presenta distintas secciones y atraviesa las poblaciones de San Gil, Galisteo, Alagón, El Batán, Puebla de Argeme, Coria, Moraleja y Malladas. Los corredores estudiados tienen su inicio en

Plasencia, en el enlace entre las Autovías EX-A1 y la A-66 y su final en el punto fronterizo de los terrenos de Monfortiño.

Se han estudiado doce alternativas de trazado diseñadas según los parámetros exigidos por la normativa vigente para las autovías. Se han diseñado los enlaces y se ha estudiado la conexión de ambas márgenes de la autovía a través de caminos agrícolas o vías de servicio, así como todas las estructuras de paso necesarias, tanto sobre autovía como bajo autovía. Se ha estudiado y dimensionado el drenaje transversal y la reposición de los servicios afectados.

Los parámetros generales son los siguientes:

- Sección-tipo:
  - Berma exterior de 1 m.
  - Berma interior de 1 m.
  - Calzada 2 x 7,00 m.
  - Arcén exterior de 2,50 m.
  - Arcén interior de 1,00 m.
  - Ancho de la mediana de 10,00 m.
- Estructuras:
  - Pasos bajo autovía: marcos de 7 x 5.5, 9 x 5.5 m, pórticos de 5.55 x 5.5 m.
  - Pasos sobre autovía: losas A de 8 m y losas A de 11 m.
  - Puentes de autovía: vigas A de 11,50 m.

Será necesaria la construcción de un área de servicio y un área de mantenimiento, así como la habilitación de 12 escombreras y la utilización de préstamos ubicados en diferentes puntos en las proximidades de la traza.

Del análisis multicriterio de las seis alternativas planteadas, resultan las alternativas 3 (Galisteo norte - Vegaviana) y 4 (Galisteo norte - Canchos sur) con igual valoración, teniendo la primera mejores valores en aspectos funcionales y territoriales y la segunda mejor valoración ambiental y económica.

## ANEXO III

### RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental viene recogido como en el Anejo n.º 12 del Estudio Informativo estructurándose en una introducción y ocho capítulos: descripción del proyecto y sus acciones, descripción de las alternativas propuestas y justificación de las soluciones adoptadas, inventario ambiental, identificación, descripción y valo-

ración de los impactos, medidas correctoras, programa de vigilancia ambiental, descripción de la alternativa seleccionada y documento de síntesis.

#### 1. Introducción.

Se exponen los antecedentes y situación de la obra, describe la estructura del Estudio de Impacto Ambiental y resume las consultas realizadas en la Fase A. En esta fase, tras el periodo de 30 días para emisión de alegaciones se han recibido escritos de: Dirección General de Medio Ambiente, Dirección General de Patrimonio Cultural, Excmo. Ayuntamiento de Plasencia, Confederación Hidrográfica del Tajo y Comunidad de Regantes de la Margen derecha del río Alagón.

#### 2. Descripción del proyecto y sus acciones.

Se enumeran las características generales del proyecto (longitud, sección tipo, pendiente, radios, acuerdos parabólicos, vías lentas, estructuras), se plantean distintos corredores y se relacionan las acciones del proyecto potencialmente causantes de alteraciones en fase de construcción y en fase de explotación. Las principales características del proyecto se recogen en el Anexo II.

#### 3. Descripción de las alternativas propuestas y justificación de las soluciones capotadas.

Para el estudio del proyecto en su Fase A se dividió la Autovía en tres tramos que incluían diversos corredores, y diversas alternativas:

##### a. Plasencia a Coria.

Dos corredores: "El Batán", que discurre por la actual EX-108 y "Morcillo" que captaría el tráfico de la zona de Montehermoso, Guijo de Galisteo, etc. Incluye las siguientes alternativas:

Alternativa Plasencia-Enlace: es un trazado único que tiene su origen en la Autovía Autonómica en su enlace con la Autovía A-66 Ruta de la Plata y conecta con la alternativa Morcillo y la alternativa Plasencia-San Gil.

Alternativa Morcillo: es un trazado que discurre por el corredor norte y une el final de la alternativa Plasencia-Enlace con la localidad de Morcillo.

Alternativa Plasencia-San Gil: es un trazado paralelo a la actual carretera EX-108 que discurre entre el final de la alternativa Plasencia-Enlace y la localidad de San Gil.

Alternativa Galisteo-Norte: comienza al final de la alternativa Plasencia-San Gil y rodea la localidad de Galisteo por el norte para acercarse al final del tramo a la carretera EX-108.

Alternativa Galisteo-Sur: rodea Galisteo por el sur, teniendo el mismo inicio y final que la alternativa anterior.

Alternativa El Batán: discurre paralela a la EX-108 y se une al final de las alternativas Galisteo-Norte y Galisteo-Sur pasando al norte del Batán.

Alternativa Morcillo-Puebla: une el final de la alternativa de Morcillo con el final de la alternativa El Batán.

Alternativa Morcillo-Norte: es la alternativa que representa los trazados Norte de la autovía junto con su continuidad por la alternativa Morcillo. Une el final de ésta con el norte de Coria.

Alternativa Puebla-Coria: discurre paralelo a la carretera EX-108 y une el final de los ejes El Batán y Morcillo-Puebla con el norte de Coria.

#### b. Coria a Moraleja.

Un único corredor por la actual EX-108 con una única alternativa:

Alternativa Coria-Casas: es un trazado único entre Coria y Moraleja que acompaña la actual EX-108. Tiene su inicio en el final de las alternativas Puebla-Coria y Morcillo-Norte.

#### c.- Moraleja a Monfortiño.

Tres corredores: “Corredor de los Caballos” que sigue la actual EX-108; “Corredor Vegaviana”, que discurre por la carretera que une Monfortiño con Cilleros y “Corredor Parrera” que discurre entre los dos corredores anteriores. Incluye las siguientes alternativas:

Alternativa Vegaviana: representa el trazado norte del último tercio de la autovía. Tiene su inicio en el final de la alternativa Coria-Casas, pasa por el sur de Moraleja, norte de Vegaviana y termina en la frontera portuguesa de Monfortiño.

Alternativa Moraleja-Sur: parte del mismo punto que la anterior y es un tramo común para las alternativas que no van por el norte en el último tercio de la autovía.

Alternativa Los Canchos Sur: discurre paralela a la carretera EX-108 en el último tercio de la autovía. Tiene su inicio en el final de la alternativa Moraleja-Sur y su final en la frontera de Monfortiño.

Alternativa Centro 1 y Centro 2: Tienen su origen en el final de Moraleja-sur y su final en la frontera de Monfortiño. Su trazado atraviesa la zona de los Canchos de Ramiro por la zona centro, al sur de la alternativa Vegaviana y al norte de Los Canchos Sur.

Posteriormente se realiza la caracterización de los diferentes corredores teniendo en consideración aspectos relativos a: medio ambiente, medio físico, patrimonio cultural, vías pecuarias, cotos de caza, trazados y tráfico. Del análisis de todos estos factores se concluye que pasan a la fase B del Estudio Informativo los siguientes ejes, constituidos por las siguientes alternativas:

— Eje 1: Plasencia-San Gil, Galisteo sur, El Batán, Puebla-Coria, con la opción de Galisteo-Norte.

— Eje 2: Plasencia-Enlace, Morcillo, Morcillo-Puebla, Puebla-Coria.

— Eje 3: Coria-Casas, Moraleja- Sur, Los Canchos-Sur.

— Eje 4: Coria-Casas, Vegaviana.

#### 4. Inventario ambiental.

Se describen detalladamente los diferentes factores ambientales que pueden verse afectadas por cada una de las acciones del proyecto y que conforman el medio abiótico (clima, geología, geomorfología, hidrología, hidrogeología y edafología), el medio biótico (espacios naturales, vegetación y fauna), el paisaje (elementos del paisaje, componentes del paisaje, unidades del paisaje, caracterización y fragilidad del medio), el medio socioeconómico (zona de estudio, demografía, factores socioeconómicos, aprovechamientos agrícolas y otros usos del suelo, recursos civiles, uso minero y extractivo, arqueología y patrimonio histórico-artístico) que pueden verse afectados por cada una de las acciones del proyecto.

#### 5. Identificación, descripción y valoración de los impactos.

Se efectúa la identificación de los impactos mediante un análisis del medio (factores ambientales) y del proyecto (acciones) y el resultado de la consideración de las interacciones posibles. Las metodologías de identificación utilizadas corresponden a los denominados sistemas de red y gratos, en concreto las listas de chequeo, los análisis matriciales causa-efecto y los gráficos. El objetivo es la identificación de los factores ambientales potencialmente afectados por los efectos derivados por las acciones del proyecto con la finalidad de detectar aquellos efectos del medio ambiente cuyos cambios motivados por las distintas acciones del proyecto en sus sucesivas fases supongan modificaciones positivas o negativas de la calidad ambiental del mismo. Se acompañan matrices de interacción: acción/factor.

Una vez identificados los impactos que potencialmente puede originar el proyecto, se pasa a describir y valorar el impacto tanto sin medidas correctoras como con medidas correctoras. Para proceder a la valoración de los impactos se parte de la caracterización previa de cada impacto: carácter genérico o naturaleza,

relación causa-efecto, sinergia o acumulación, momento, persistencia, extensión, reversibilidad, probabilidad de ocurrencia y corrección. Una vez descritos y analizadas las características del impacto, y a la vista de los resultados, se emite la valoración global del efecto, causado por la acción y la magnitud del mismo.

A continuación se procede a describir y valorar cada uno de los impactos generados por cada una de las alternativas sobre cada uno de los factores ambientales para la fase de construcción y explotación: atmósfera, suelo, agua, riesgos naturales, vegetación y fauna, paisaje, medio socioeconómico, patrimonio cultural y sistema territorial:

- El Eje 1 variante Galisteo Norte presenta un impacto moderado sobre los factores suelo, agua, riesgos naturales, fauna, patrimonio cultural y sistema territorial; compatible para los factores atmósfera, vegetación y paisaje; beneficioso para la socioeconomía.
- El Eje 1 variante Galisteo Sur presenta un impacto compatible para la atmósfera, agua, vegetación y sistema territorial; moderado para suelo, riesgos naturales, fauna, paisaje y patrimonio cultural; beneficioso para la socioeconomía.
- El Eje 2 presenta impacto crítico para el factor fauna, moderado para la atmósfera, suelo, agua, riesgos naturales, patrimonio cultural y sistema territorial; compatible para la vegetación y el paisaje; beneficioso para la socioeconomía.
- El Eje 3 presenta impacto severo sobre el suelo, riesgos naturales, vegetación fauna, paisaje y sistema territorial; moderado sobre la atmósfera, agua y patrimonio cultural; beneficioso para la socioeconomía.
- El Eje 4 presenta impacto compatible para la atmósfera, y el agua; moderado para el suelo, vegetación, fauna, paisaje y patrimonio cultural; severo para los riesgos naturales y el sistema territorial; beneficioso para la socioeconomía.

Se deduce que la alternativa Eje 1 Galisteo Sur es, frente a la Galisteo Norte, más favorable. Así mismo el Eje 1 es más favorable que el Eje 2. Al comparar las alternativas Eje 3 y Eje 4 la primera resulta más desfavorable. Desde el punto de vista ambiental las alternativas de trazado más favorables serían el Eje 1 variante Galisteo-sur y el Eje 4.

## 6. Medidas correctoras.

Se incluyen una serie de medidas correctoras de los distintos impactos, tanto para la fase de construcción como para la de explotación: preventivas en muchos casos y paliativas en otros, tendentes siempre a anular o al menos a minimizar los aspectos negativos o en última instancia a compensar la carencia inducida.

Los objetivos básicos a conseguir mediante la aplicación de las medidas correctoras son: control sobre la pérdida de capa de suelo fértil, adecuación morfológica, remodelación de relieves y perfiles en desmontes, terraplenes y vertederos, recuperación de la cubierta vegetal autóctona, control sobre la erosión en superficies desnudas o alteradas, permeabilización del trazado al flujo faunístico, adecuación paisajística de estructuras e integración de elementos discordantes, reposición de la permeabilidad territorial, vigilancia y seguimiento arqueológico de las obras y corrección del ruido.

Una vez definidos los objetivos generales a lograr mediante la aplicación de medidas correctoras, se desglosan seguidamente los elementos del medio sobre los que inciden, de modo particular, dichas actuaciones. De este modo se establece una selección de medidas para corregir el impacto sobre cada factor del medio natural tanto en la fase de construcción, como en la de explotación.

### 6.1. Fase de construcción.

- Impacto sobre la atmósfera.
  - Se estabilizarán los viales de obra, accesos, etc., o al menos se procederá al riego continuo mediante camión cuba, de los viales de obras y acceso, y la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos.
  - Se procederá a la pronta revegetación de taludes y otras superficies denudadas, que se produzcan a causa de cualquier otra actividad.
  - Se cubrirán con mallas las cajas de los camiones de transporte de tierras que deban circular por las carreteras de la zona.
  - Se realizará un control periódico de la maquinaria.
  - Se evitarán las incineraciones de material sobrante de las obras y cualquier otra emisión de gases que perjudique la atmósfera.
  - Se evitarán las labores más ruidosas durante las horas nocturnas.
- Impacto sobre el suelo.
  - Se localizarán el mayor número posible de instalaciones auxiliares de la obra dentro del mismo recinto que ocupará la traza de la autovía.
  - Se elaborará un plan de explotación de las instalaciones del parque de maquinaria, evitándose fundamentalmente el vertido de hidrocarburos y aceites usados de motor al suelo ya que estos residuos están catalogados como tóxicos y por lo tanto tienen

que ser eliminados por un gestor autorizado por la Dirección General de Medio Ambiente.

— Se procederá a la recuperación, acopio y traslado del suelo fértil. Siempre que sea factible se deberá retirar la capa de tierra vegetal de las zona que vayan a ser excavadas u ocupadas por las obras.

— Se seguirá escrupulosamente un plan de recuperación y traslado de suelo fértil de las superficies en que se lleven a cabo tareas de excavación a zonas potencialmente mejorables.

— Se procederá al mantenimiento “in vivo”, esto es, al semillado, abonado y riego de este material acopiado, de modo que se mantenga su fertilidad y estructura en óptimas condiciones.

— Finalizadas las obras se extenderá la tierra vegetal en una capa de espesor no inferior a 15 cm, efectuando las operaciones de preparación del terreno para el adecuado desarrollo de la vegetación a implantar.

• Impacto sobre el agua.

— Se elaborará un Plan de Explotación de la instalación del parque de maquinaria.

— Se evitará la formación de turbidez mediante la pronta revegetación de taludes y otras superficies denudadas cuando éstas sean geoméricamente estables.

— Se realizará una adecuada planificación en los trabajos con el objeto de que no coincidan con las épocas más lluviosas, es decir, se realizarán durante el estiaje, a fin de controlar la formación de turbidez por el arrastre de elementos finos transportados por las escorrentías.

— Se restringirá el paso de maquinaria sobre los cauces de los arroyos cuando éstos presenten circulación de agua (días de lluvia intensa).

— Deberán instalarse dispositivos que intercepten las salidas de aguas que viertan a cauces naturales, con objeto de sedimentar todos los elementos finos en suspensión. Deberá realizarse una limpieza periódica de dichos dispositivos para evitar su colmatación y pérdida de funcionalidad.

— Se ha optado por la colocación de balas de paja como barreras de sedimentos procedentes de la erosión.

— A la hora de realizar desmontes o movimientos de tierras en las proximidades de las márgenes fluviales, se realizarán los acopios de materiales excavados alejados del cauce en cualquier

circunstancia, manteniendo una franja de seguridad de al menos 5 metros, y otros 100 metros de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce, sobre los que no se permitirán las construcciones de ningún tipo.

— En los puntos de descarga de los distintos tipos de canalización se emplearán protecciones, con la doble finalidad de disipar la energía del agua y evitar la erosión de las zonas entre los desagües y canales de aguas abajo.

• Impacto sobre riesgos naturales.

— Se evitará que se desencadenen de procesos erosivos sobre los taludes no rocosos y con el consiguiente aumento en la tasa de sedimentación mediante la pronta revegetación de taludes y otras superficies denudadas cuando éstos sean geoméricamente estables. Dicha revegetación se llevará a cabo con hidrosiembras con el objeto de cubrir con rapidez la superficie, evitándose así los fenómenos erosivos, a la espera de la implantación de una cubierta vegetal arbustiva y arbórea.

— Previo a la hidrosiembra se procederá a extender sobre los taludes y superficies denudadas una capa de tierra vegetal de al menos 15 centímetros de espesor.

— Se procederá a la ejecución de cunetas de guarda en la coronación de taludes de los desmontes para la adecuada evacuación de aguas de escorrentía. Las cunetas tendrán una profundidad mínima de 1 metro y una anchura mínima de 1,5 metros.

— Los taludes presentarán bermas de 4 metros de anchura cada 5 metros de altura.

• Impacto sobre la vegetación.

— Únicamente se desmontará la vegetación natural, tanto de porte arbóreo como arbustivo, estrictamente necesaria para la ejecución de las obras.

— La vegetación arbórea desmontada será compensada con la plantación de 10 pies de especies autóctonas por cada uno talado.

— Todos los taludes y superficies denudadas serán hidrosebradas y revegetadas con vegetación autóctona tanto de porte arbóreo como de matorral.

— Se transplantará en el Área de Servicio y en los Enlaces al menos el 10% de encinas y alcornoque afectados.

• Impacto sobre la fauna.

— Se estabilizarán los viales de obra, accesos, etc., o al menos, el riego continuo mediante camión cuba, de los viales de obras

y acceso, y la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos.

— Se realizará una pronta revegetación de taludes y otras superficies denudadas, cuando sean geoméricamente estables.

— Las obras comenzarán en épocas en las que sea más fácil los desplazamientos y búsqueda de nuevos refugios, es decir, fuera de las épocas más delicadas como puede ser durante el celo y la reproducción, o en periodos de escasez de recursos alimenticios.

— No deben realizarse trabajos nocturnos con profusión de luces y emisión de ruidos, además de proceder al control periódico de la maquinaria y efectuar las oportunas revisiones.

— Se elaborará un Plan de Explotación de las instalaciones del parque de maquinaria. Se minimizará la afección a los márgenes fluviales al máximo, evitando vertidos y ubicaciones de instalaciones auxiliares de obras en sus proximidades.

— La estructuras de paso sobre los principales cauces fluviales se deberán proyectar con luces que, además de atender la evacuación de caudales, garanticen la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas. Con este fin, los estribos se situarán como mínimo, fuera de la zona de dominio público hidráulico.

• Impacto sobre el paisaje.

— La forma de los desmontes es muy importante a la hora de lograr su integración en el paisaje. Como normas de tipo general se adoptarán las siguientes: evitar morfologías planas y de aspecto artificial, las aristas vivas en los bordes de los desmontes, el refino excesivo de aquellos taludes con posibilidad de revegetación y las formas acanaladas paralelas producidas por los dientes de las palas; sobre la superficie de los taludes de desmontes en roca se aplicará un envejecimiento de frente rocoso.

— De forma análoga a lo indicado para los desmontes, en los terraplenes conviene adoptar perfiles irregulares y redondeados, fundamentalmente en los bordes inferiores y siempre que sea posible, cubrir la superficie del talud con los materiales finos y con la tierra vegetal extraída de la propia traza.

— En relación a los préstamos conviene evitar los taludes planos y las aristas vivas.

— Realizar el mayor número de instalaciones y operaciones de obra dentro del mismo recinto que ocupará la autovía, pudiéndose evitar, al final, costos innecesarios de adecuación del suelo y revegetación.

— Elaborar un Plan de Previsión de Desmantelamiento para aquellas instalaciones y viales de obra en desuso que se tuviesen que

ubicar fuera del recinto que acogerá el trazado, incluyendo la eliminación de las soleras, silos, balsas, casetas, etc.

— Se evitará la presencia de suelos desnudos mediante la pronta revegetación de taludes y explanaciones, préstamos y viales de obra. Dicha revegetación se llevará a cabo con hidro-siembras, que puede ser sustituida por una siembra en zonas de topografía suave.

— Se desmontará la vegetación de porte arbóreo y matorral estrictamente necesaria, procurando respetar el máximo número de pies de árboles y los ejemplares de matorral noble más desarrollado.

— Se restaurarán todas las extracciones abiertas para la obra que queden en desuso a la finalización de las mismas, recuperándolas para algún uso agrícola o medioambiental.

— Si en el área del Estudio existieran, a la finalización de las obras y próximos al tramo, algunos huecos de graveras abandonados deberán ser rellenados con las tierras de excavación sobrantes.

— Los vertidos que no puedan acondicionarse en canteras o huecos de préstamos deberán colocarse en escombreras conformes y en superficies adaptadas a la morfología del terreno siempre que sea posible. Se estudiará la integración de estas escombreras mediante su adecuación morfológica y su revegetación.

— Se procederá a la restauración y recuperación de zonas de uso temporal, instalaciones provisionales, caminos de obra y otras áreas degradadas durante las obras mediante labores de adecuación morfológica del terreno y la implantación de especies vegetales.

— Se realizará una limpieza general de la zona afectada a la conclusión de las obras.

• Impacto sobre el medio socioeconómico.

— En cuanto a las medidas correctoras sobre el Patrimonio Cultural, se recomienda la supervisión por arqueólogos de los trabajos de desbroce, desmonte y movimiento de tierras en general en toda la extensión del área afectada por las obras. El equipo arqueológico estará en permanente contacto con la Consejería de Cultura.

— Se realizarán desvíos provisionales de carreteras y caminos durante la fase de obras, con el fin de mantener la accesibilidad y continuidad de estas vías de comunicación hasta que estén ejecutados los nuevos accesos de reposición de las mismas.

— Se repondrán todos los caminos, carreteras y caminos durante la fase de obras.

— Igualmente se repondrán los tramos de vías pecuarias que se vean interrumpidos por el trazado y el mantenimiento del paso por ellos a tenor de lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

## 6.2. Fase de explotación.

### • Impacto sobre la atmósfera.

— Instalación de pantallas antirruido. Para la Alternativa eje 1 se prevé la instalación de 11 pantallas de 150 m de longitud en cortijeras y viviendas y en la charca de La Revellada. En la alternativa Eje 2 se prevé la colocación de 12 pantallas de 150 m de longitud. En el Eje 3 se prevé la colocación 3 pantallas de 150 m de longitud y en el Eje 4 se ha estimado 6 pantallas de 150 m de longitud.

### • Impacto sobre el agua.

— Los aceites usados de motor generados en el área de servicio, así como sus correspondientes envases tendrán que ser recogidos por un gestor de residuos tóxicos autorizados por la Dirección General de Medio Ambiente.

— Se procederá a la instalación de una Depuradora de Aguas Residuales para las aguas residuales en las Estaciones de Servicio y en el Área de Mantenimiento.

### • Impacto sobre los riesgos naturales.

— Se procederá al adecuado mantenimiento de los taludes hidrosembrados, reponiendo las que no hayan arraigado.

— Se deberá tener en perfecto estado de limpieza la cuneta de guarda de los desmontes.

— Si se comprobase a lo largo del periodo de explotación de la autovía que existe alguna zona de inestabilidad en los taludes se procederá a su saneamiento o a su corrección mediante técnicas de tratamiento artificial de taludes (mallas, colada de hormigón, buriles, gaviones, etc.).

### • Impacto sobre la vegetación.

— Se procederá a la reposición de marras secas, enfermas o defectuosas.

— Igualmente se dará un adecuado mantenimiento a las masas vegetales.

### • Impacto sobre la fauna.

En cuanto al efecto barrera de la autovía se verá armonizado por la adaptación de los pasos inferiores de aguas, caminos y vías pecuarias a pasos de fauna. En este caso concreto no se ha considerado necesario proyectar ningún paso específico para la fauna, proponiéndose no obstante algunas medidas correctoras que, de acuerdo con las últimas experiencias al respecto, faciliten el uso de pasos y drenajes, prestando especial atención a las riberas fluviales:

— Se dispondrá cerramiento en la parte superior de las bocas de entrada a los pasos y drenajes transversales proyectados. En estas zonas el cerramiento se colocará en forma de embudo, con una apertura máxima en la zona exterior de 15-20 metros que se estreche hasta los 6-8 metros en la entrada al paso para canalizar los movimientos de los animales.

— Se realizarán plantaciones de vegetación en la zona próxima a la entrada, que deberá formar manchas espesas de matorral que guíen al animal hacia el paso inferior. Para ello la plantación será en forma de embudo con una abertura exterior de 15-20 metros. Las dimensiones de este tipo de plantación será de hasta 50 metros en sentido transversal a cada lado de la vía con una anchura creciente de hasta 20 metros en la zona más abierta.

— Es imprescindible la adecuación de las estructuras y viaductos sobre río y arroyos para que puedan ser utilizados por los mamíferos medianos y grandes como vías de paso, básicamente los ríos Alagón, Jerte, Árrago, Arroyo Grande, Arroyo Perdiguero, Rivera de Gata, Arroyo de las Colmenas y Regato del Castillo de las Moreras.

— Como pasos de fauna en el Eje 1 Norte se tendrían que adaptar 3 viaductos, 10 pasos de arroyos y 2 pasos inferiores de caminos. En el Eje 1 sur se tendrían que adaptar 2 viaductos, 12 pasos de arroyos y un paso inferiores de camino. En el Eje 2 se tendrían que adaptar 5 viaductos, 14 pasos de arroyos y un paso inferior de camino. En el Eje 3 se tendrían que adaptar 1 viaducto, 8 pasos de arroyos y 8 pasos inferiores de camino. En el Eje 4 se tendrían que adaptar 5 viaductos, 10 pasos de arroyos y 2 pasos inferiores de camino.

— Se han diseñado dos tipos de dispositivo de escape, consistentes bien en puertas vasculares (de gran tamaño) o similares, o bien rampas que permiten saltar al animal al exterior. Se dispondrán cada 3 kilómetros como máximo.

### • Impacto sobre el paisaje.

— Hidrosiembras, fundamentalmente en los terraplenes y en los desmontes ya que presentan problemas de erosión.

- Pantallas arbóreas mixtas de árboles y arbustos diseñadas de modo irregular.
- Plantaciones de árboles y arbustos en terraplenes y desmontes (en las medianas plantación de seto de 1,20 a 1,50 metros de altura).
- Plantaciones de árboles y arbustos en los enlaces.
- Plantación perimetral de arbolado y matorral en el Área de Servicio y el Centro de Conservación.
- En los cauces de ríos y arroyos que atraviesan en varias ocasiones el trazado se procederá además de a la limpieza de residuos, y las necesarias labores de preparación del terreno, a la plantación de grupos de árboles y arbustos, dispuestos de forma semejante a la vegetación propia de riberas.
- En todos los casos se utilizarán plantas de 1 a 3 años y en su mayoría autóctonas, se seguirán una serie de criterios base funcionales, estéticos y ecológicos y se realizarán las oportunas labores de mantenimiento de la vegetación (riegos, abonados, cuidados generales y reposiciones).

- Presupuesto.

Para presupuestar las medidas correctoras, se debe tener en cuenta que algunas de ellas únicamente suponen una estrategia dentro de la planificación de ejecución de las obras por lo que no supone coste alguno su ejecución. Asimismo otro gran grupo de ellas son ejecutables a la vez que la obra, es decir, con la misma maquinaria y personal adscrito a ésta, por lo que su coste sería imputable al presupuesto de obras.

Al igual pasaría con las instalaciones de depuración de aguas residuales y jardinería que deberán ser presupuestadas en los proyectos particulares del Área de Servicio y Centro de Mantenimiento.

## 7. Programa de vigilancia ambiental.

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 mitigar las afecciones que se derivan de la construcción de la Autovía. Este Programa de Vigilancia Ambiental se llevará a cabo durante la fase de construcción y de explotación de la nueva vía.

El contratista nombrará un Responsable Técnico de Medio Ambiente que será el encargado de realizar el seguimiento de la ejecución de las medidas correctoras, de las condiciones de ejecución, medición y abono previstas en el proyecto, entre otras funciones.

La Dirección General de Medio Ambiente nombrará un Director Ambiental de la obra responsable de la adopción de las medidas correctoras, ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes periódicos.

Se prevén tres tipos de campañas: previa a la construcción, durante la construcción y durante la explotación.

A la finalización de las obras se prepararán los planos de situación y definición de la vía y zonas restauradas necesarios para facilitar las inspecciones y el seguimiento previsto que el equipo de control ha de llevar a cabo mediante visitas periódicas con observación y recogida de determinados datos y la emisión de informes durante la fase de explotación. Se llevarán a cabo campañas de mediciones de ruido, se controlará el cumplimiento de las acciones de mantenimiento de la vegetación, riegos, reposición de fallos, control de enfermedades, etc. y se verificará la eficacia de la revegetación, se vigilará la correcta limpieza, mantenimiento y el buen funcionamiento de cunetas y pasos inferiores que se realizará periódicamente dos veces al año y siempre que se produzcan un accidente excepcional o tras un periodo de fuertes lluvias, se asegurará el buen mantenimiento y funcionamiento de los drenajes y cruza-mientos de caminos y vías pecuarias, así como de los pasos de fauna y del cerramiento.

Tras la puesta en funcionamiento de la nueva vía se realizarán censos de los animales atropellados para determinar si existen "puntos negros" al respecto, estudiando la utilización de los pasos inferiores por la fauna, comprobando el perfecto estado y funcionamiento de estos elementos, así como del vallado lateral. Este análisis se realizará en todos los pasos de fauna. Se realizará finalmente un análisis de las posibles causas que expliquen la ineficacia de la utilización del paso en caso de llegar a tal conclusión. Asimismo, en el informe se definirán las medidas adicionales necesarias que deban aplicarse para aumentar la efectividad de los pasos.

La duración de los muestreos se prolongará, al menos, durante un periodo de tres años, evaluándose, a la finalización del mismo, la necesidad de continuar los trabajos de seguimiento. También se llevará un seguimiento de la fauna en la zona de influencia de las obras, en colaboración con la Dirección General de Medio Ambiente.

Se procederá a la obtención de información, a través de visitas de campo periódicas y consulta a organismos implicados o interesados en el tema, sobre la evolución de los niveles de presencia de las comunidades faunísticas protegidas o particularmente sensibles, tanto de aves como de mamíferos.

Los informes sobre el cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental y de los objetivos perseguidos con las medidas adoptadas serán remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente.

Se propone la emisión de los siguientes informes: por campaña, antes del acta de comprobación del replanteo, antes del acta de recepción de la obra, Informes periódicos durante, Informes especiales e Informe final.

#### 8. Descripción de la alternativa seleccionada.

Establece que como conclusión de la valoración de Impacto Ambiental que tanto la alternativa Eje I variante Galisteo Sur como la alternativa Eje 4 serían las que menores impactos ambientales presentarían, siendo las dos viables desde el punto de vista medio ambiental.

#### 9. Documento de síntesis.

Se sintetiza la totalidad del Estudio de Impacto Ambiental, destacando lo esencial de cada uno de los demás puntos que lo componen.

Se incluye un Anexo de pasos de fauna, archivo fotográfico, plano de sección tipo, plano de trazado y de planta de las alternativas y distintos planos de detalle de las medidas correctoras.

### *RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2006, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de concesión de explotación “Corchito”, n.º 12.318-10, en el término municipal de Jerez de los Caballeros.*

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 Concesión de Explotación “Corchito”, n.º 12.318-10, en el término municipal de Jerez de los Caballeros, pertenece a los comprendidos 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. n.º 139, de fecha 1 de diciembre de 2005. En dicho período 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 la Concesión de Explotación “Corchito”, n.º 12.318-10, en el término municipal de Jerez de los Caballeros.

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, éste se considera inviable desde el punto de vista ambiental.

Las razones por las que se informa desfavorablemente el estudio de impacto ambiental son las siguientes:

1.ª) Los impactos ambientales sobre la vegetación se prevén críticos, puesto que las operaciones de extracción de la piedra ornamental conllevan inevitablemente el desbroce de vegetación natural (charnecas, acebuches, retamas y encinas achaparradas). La zona seleccionada para la ubicación de la cantera se encuentra en las zonas altas de la Sierra Gorda, donde perviven, sin apenas alteración, fruticedas termófilas (fruticedas, retamares y matorrales termófilos), hábitat catalogado dentro de la Directiva Hábitats como prioritario. La apertura de una explotación minera para el aprovechamiento de granito ornamental supondría un riesgo de deterioro o pérdida de una parte importante de dicho hábitat catalogado y que debe preservarse. El impacto sobre el factor “vegetación” sería crítico.

2.ª) La explotación minera se localizaría en las estribaciones orientales de Sierra Gorda. Dependiendo del diseño de la corta y de la zona de vertido de los escombros, la cantera podría