

RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2007, del Consejero, por la que se dispone la ejecución de la sentencia n.º 298/2006 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º 2 de Badajoz, en el procedimiento abreviado n.º 244/2005.

En el Procedimiento Abreviado número 244/2005, interpuesto por la Procuradora Doña M.ª Teresa Sánchez Simón Muñoz, en nombre y representación de D. Juan de Dios Suárez Ramos, siendo demandada la Junta de Extremadura, recurso que versa sobre: Procedimiento Sancionador en materia de viñedos.

El artículo 9.1 del Decreto 59/1991, de 23 de julio, por el que se regula la tramitación administrativa en la ejecución de resoluciones judiciales, establece que el titular del órgano competente dictará la correspondiente resolución en orden al cumplimiento de la sentencia.

Por tanto, y en uso de las atribuciones conferidas por la legislación vigente,

RESUELVO:

Proceder a la ejecución del fallo de la Sentencia número 298/2006, de treinta de diciembre de 2006 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n.º 2 de Badajoz dictada en el Procedimiento Abreviado número 244/2005, llevando a puro y debido efecto el fallo, cuya parte dispositiva dice:

“Se estima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por D. Juan de Dios Suárez Ramos, representado por la Procuradora D.ª M.ª Teresa Sánchez Simón Muñoz, y asistido por el Letrado D. Alfonso Gragera Celdrán, contra la Resolución de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura de fecha 6 de julio de 2005, que desestimaba el Recurso de Alzada contra la Resolución de la Dirección General de Política Agraria Comunitaria de fecha 28 de febrero de 2005, debo acordar y acuerdo su nulidad y su disconformidad a derecho, dejando sin efecto la sanción impuesta. Sin costas”.

Mérida, a 15 de febrero de 2007.

El Consejero de Agricultura y Medio Ambiente,
JOSÉ LUIS QUINTANA ÁLVAREZ

RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2007, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de “Carretera EX-386, de la N-V a Castañar de Ibor por Deleitosa, tramo: cruce de Retamosa a Castañar de Ibor”.

El proyecto de “Acondicionamiento de Carretera EX-386 de la N-V a Castañar de Ibor por Deleitosa. Tramo: cruce de Retamosa a Castañar de Ibor” pertenece a los comprendidos en el Anexo II 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). No obstante, en base al art. 6 del citado Decreto, al desarrollarse en una zona de gran interés natural y de valor ecológico importante, 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 mediante anuncio que se publicó en el D.O.E. n.º 139 de fecha 1 de diciembre de 2001. En dicho período de información pública no se han presentado alegaciones. En octubre de 2002, se solicitó a la Dirección General de Infraestructura una modificación del proyecto más adaptado a la carretera existente. Posteriormente en diciembre de 2005 se reiteró esta misma circunstancia. En enero de 2007 se presenta el Estudio de Impacto Ambiental con el proyecto adaptado a los condicionantes impuestos por la Dirección General de Medio Ambiente.

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 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 "Acondicionamiento de Carretera EX-386 de la N-V a Castañar de Ibor por Deleitosa. Tramo: Cruce de Retamosa a Castañar de Ibor".

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y analizados los potenciales efectos significativos que pudieran derivarse de la realización del proyecto, se considera viable desde el punto de vista ambiental, considerando que de su ejecución no se derivarán impactos ambientales críticos.

El proyecto se desarrolla en la ZEPA Sierra de Villuercas y Valle de Guadarranque. Valorada la incidencia del proyecto sobre este espacio se considera que, con la aplicación de las medidas protectoras y correctoras que se relacionan a continuación, el proyecto no tendrá efectos negativos apreciables en lugares incluidos en la red "Natura 2000".

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

1. Consideraciones al trazado:

- Entre el p.k. 2+500 y el 3+100 no se afectará a la vegetación de la margen izquierda.
- En el p.k. 12+420 no se tocará la margen izquierda.
- Alrededor del p.k. 15+500 se colocará un paso de fauna.

2. 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.

3. 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.

4. 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 antirruído y evitar las molestias durante la fase de explotación.

5. Protección a la fauna y flora.

Entre los pp.kk. 10+900 al 13+300 no se realizará ningún tipo de trabajo que pueda interferir con el periodo de cría de las especies protegidas que habitan en ese tramo (1 de enero a 15 de julio).

En los siguientes puntos se evitará realizar actuaciones que pudieran interferir en el periodo de cría: p.k. 8+400 - 10+000 (1 de marzo a 15 de agosto), 12+800 - 13+700 (1 de enero al 15 de agosto). Si por cualquier motivo fuera necesario realizar alguna actuación en esas fechas, con un mes de antelación se

presentará una propuesta de trabajo y medidas correctoras para su informe previo.

Todos los pasos, tanto inferiores como superiores excepto los de caminos o carreteras asfaltadas, incluidos los pasos de cauces serán revegetados en sus embocaduras con especies autóctonas. Los pasos inferiores que por sus características no tengan suficiente iluminación llevarán lucernarios.

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 deberán incluir el trasplante 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 el tramo que la carretera va en paralelo al río Viejas se tomarán medidas especiales para evitar cualquier afección a esa margen de la carretera.

Para repoblar se utilizarán las mismas especies que se encuentran en la zona.

De forma general 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, comprendida entre el 1 de marzo y el 15 de junio. En el caso de que se produzcan nidificaciones eventuales de especies protegidas no censadas se estudiarán las medidas a adoptar por la Dirección General de Medio Ambiente.

6. 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.

7. Vías pecuarias:

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

8. Patrimonio.

Tal y como se indica en el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural durante todo el proceso de movimiento de tierras se contará con la supervisión de uno o más arqueólogos para evitar posibles daños a yacimientos conocidos o desconocidos

que en el transcurso de las obras pudieran aparecer, debiendo acatar lo indicado en el art. 54.1 de la Ley 2/1999, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura.

En el paraje “Las Viñas” existe un talud calizo que cuenta con un yacimiento fosilífero de *Cloudina* sp. En caso de afectarse a este yacimiento los materiales extraídos serán depositados en lugar y forma para que puedan ser estudiados posteriormente.

9. Seguimiento y vigilancia.

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

Se 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 Declaración de Impacto Ambiental 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 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 el Servicio Ambiental de Racionalización de Actividades, 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.

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

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

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Mérida, 22 de febrero de 2007.

El Director General de Medio Ambiente,
GUILLERMO CRESPO PARRA

ANEXO I DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en el “Acondicionamiento de carretera EX-386, de la N-V a Castañar de Ibor por Deleitosa. Tramo: Cruce de Retamosa-Castañar de Ibor”. La carretera atraviesa la localidad de Robledollano y discurre por los términos municipales de Deleitosa, Robledollano y Castañar de Ibor, en la provincia de Cáceres. Forma parte de la red de carreteras de la Junta de Extremadura, constituyendo parte del eje transversal III.

Las actuaciones proyectadas son las siguientes:

- Plataforma de 8 metros (1 m de arcén - 6 m de calzada - 1 m de arcén).
- Nuevo trazado tanto en planta como en alzado, definiéndose 77 alineaciones en planta y 28 en alzado.
- Para el drenaje longitudinal se han empleado cunetas de desmonte, cunetas de guarda en coronación de desmontes y de protección en pie de terraplén, así como cauces y bajantes. En el drenaje transversal se han utilizado caños, marcos y arcos de medio punto.

Se proyectan 77 alineaciones de las que 38 son alineaciones rectas y 37 curvas, para lo cual se han utilizado radios que van desde los 87 m. a los 10.000 m. Los radios de las clotoides necesarias en las curvas de radios inferiores a 2.500 m varían de 60 a 410 m. Se han utilizado en numerosas ocasiones radios para las alineaciones circulares inferiores a los 150 m. Las pendientes utilizadas oscilan entre los 0,5% de mínima y 10% de máxima.

Los taludes en desmonte se proyectan 2H:3V hasta alturas de 15 m en terrenos de pizarras y areniscas, incluyendo bermas de 3 m de ancho para luego continuar con taludes 1H:IV en los metros superiores. En cuarcitas serán 1H:5V ó 1H:3V y en rañas 1H:IV con una altura máxima de 6 m. Los terraplenes serán 3H:2V.

Se ha diseñado una intersección tipo “Y” en el cruce con la carretera de Fresnedoso de Ibor. Se ha proyectado un carril de deceleración y uno de aceleración en este cruce.

Se incluyen además las mejoras de las travesías de Robledollano y Castañar de Ibor, consistente en refuerzo de firme, acondicionamiento de las zonas de aparcamiento y ejecución de acerados. También se contempla la instalación de un sistema de recogida de aguas pluviales y de iluminación viaria, así como mobiliario urbano y alcorques.

Se proyectan 22 caños de 1,20 m de diámetro y 9 marcos de 2,00 x 1,50 m como obras de drenaje nuevas y ampliaciones de 1 caño

de 120 cm, 1 marco de 2,00 x 1,50 m, 1 arco de medio punto de 3,00 x 1,50 m y 1 arco de medio punto de 4,00 x 3,00 m.

Se ha proyectado también un ensanche de la estructura existente sobre el Río Ibor. Se construirán muros de sostenimiento, mediante bloques de escollera obtenidos de los desmontes de la traza, en tramos en los que debido a la existencia de caminos o cursos de agua sea necesario disminuir la anchura del terraplén.

ANEXO II RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental viene recogido en el Tomo IV como Anejo nº. 25 del proyecto estructurándose en ocho capítulos: antecedentes y justificación del estudio, análisis del proyecto, inventario ambiental, identificación y valoración de los impactos, cuantificación de impactos, plan de medidas protectoras y correctoras, programa de vigilancia ambiental y documento de síntesis. Además se incluyen siete anexos: reportaje fotográfico, documentación administrativa, informe arqueológico, proyectos de clasificación de vías pecuarias, pliego de prescripciones medioambientales, datos climáticos y planos.

En el primer capítulo se exponen los antecedentes y la justificación del estudio.

Comienza indicando cuál es el objeto del estudio y analizando la necesidad de realizar una evaluación de impacto ambiental. Hace también un repaso a la legislación afectada por el proyecto, tanto europea, como nacional y autonómica y termina describiendo el proceso metodológico empleado para hacer la evaluación de impacto ambiental.

En el segundo capítulo “Análisis del proyecto” se enumeran las características generales del proyecto: descripción general, trazado, geotecnia y movimientos de tierras, firmes, intersecciones, travesías, drenaje y adecuación de estructuras y muros de sostenimiento.

En el capítulo III “Inventario Ambiental” se describe el entorno potencialmente afectado por el proyecto de la carretera en relación con las acciones previstas en el propio proyecto. El inventario se estructura en los siguientes apartados: medio físico (Climatología y Pluviometría, Geología y Geotecnia, Edafología, Geomorfología y Orografía, Hidrografía y calidad de las aguas, la calidad del aire y el ruido y las vibraciones), medio biótico (flora y vegetación y la fauna), medio socioeconómico (características demográficas y sociales y los usos del suelo), recursos culturales (arqueología y paleontología, el patrimonio artístico, histórico y etnológico y los recursos culturales de carácter civil), medio

perceptual (calidad, singularidad y fragilidad paisajística) y riesgos naturales e inducidos (fenómenos erosivos, la inundabilidad y la sismicidad).

En el capítulo IV “Identificación y valoración de los impactos” en una primera fase se establece un listado de acciones del proyecto que potencialmente pueden provocar impactos, así como un listado de cruces de acciones del proyecto con factores ambientales que puede verse afectado. En una primera fase de valoración de cada impacto potencial identificado se realiza una valoración cualitativa de la importancia del impacto, que viene dada por su grado de manifestación o incidencia así como por la caracterización del efecto. La importancia será el valor resultante de la suma de los distintos valores que toman cada uno de los atributos utilizados que han sido los siguientes: signo, efecto, intensidad, extensión, persistencia, reversibilidad, recuperabilidad, momento y magnitud. Finalmente se procede a calcular el valor del impacto según la fórmula Valor del impacto = Importancia x Magnitud. También se realiza una descripción general según los siguientes términos: efecto notable, mínimo, directo, indirecto o secundario e impacto compatible, moderado, severo o crítico.

En el capítulo V “Cuantificación de impactos” se incluye una tabla con la valoración de los diferentes impactos identificados tanto en fase de construcción como en la de explotación resultando un impacto global negativo de -110,083 unidades de impacto.

En el capítulo VI “Plan de medidas correctoras y protectoras” se incluyen una serie de medidas protectoras y correctoras de los distintos impactos:

I. Medidas protectoras:

I.1. Aire:

Para evitar afecciones al medio atmosférico como resultado de la exposición de los depósitos temporales de áridos u otros materiales pulverulentos, todos ellos deberán ser tratados con el fin de evitar su movilidad por agua de lluvia o viento. Para ello, se localizarán en parcelas cubiertas o bien se estabilizarán los depósitos con riegos de agua o mediante cualquier otro procedimiento que produzca el mismo fin. Se establecen en el EsIA medidas específicas en relación con las playas de acopio de materiales, depósitos y vertederos temporales y la restauración de las áreas de localización de las instalaciones auxiliares.

Las instalaciones provisionales o temporales deben contar con la correspondiente autorización municipal, debiendo cumplir las prescripciones y limitaciones de emisión establecidos en la legislación vigente.

I.2. Suelo y agua:

— Todas las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán dentro de áreas específicas que el contratista proponga para la localización del parque de maquinaria.

— Los espacios determinados para la realización de las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra deberán estar convenientemente equipados.

— En el caso de los aceites utilizados en las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra empleada se cumplirá una serie de especificaciones para su correcta gestión medioambiental.

— No se abandonarán bidones de ligantes de las mezclas bituminosas.

— El contratista estará obligado a comunicar de forma inmediata a las autoridades competentes cualquier vertido accidental que pudiera producirse.

I.3. Protección del sistema hidrológico:

Con objeto de mantener inalteradas las características de los cauces de los ríos afectados más significativos, así como las demás líneas de drenaje cruzadas por la carretera, no se verterán materiales (no se localizarán vertederos ni escombreras) ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

I.4. Acuíferos:

No se han detectado acuíferos de especial significación, pero con objeto de evitar posibles afecciones, en las zonas en que la traza atraviesa las áreas de mayor vulnerabilidad a la contaminación identificadas en el EsIA, se procederá según lo especificado en el EsIA.

I.5. Fauna:

En los periodos previos al inicio de los trabajos se realizarán recorridos por equipos expertos en fauna, por los terrenos que van a verse afectados por las obras con la finalidad de recuperar o ahuyentar el máximo de animales posible entre los individuos de las comunidades faunísticas que pudieran verse afectados.

Todas las acciones del proyecto que puedan suponer una afección significativa a las comunidades faunísticas presentes en la zona afectada serán programadas en el plan de trabajo dentro de los periodos que suponen una menor incidencia en su ciclo vital, por

lo que se intentará ajustarlas en los meses de enero y febrero, ambos incluidos. Existen dos zonas en las que queda terminantemente prohibido la realización de cualquier tipo de trabajos en los que intervenga maquinaria en el periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de junio, por la nidificación de especies de avifauna especialmente sensibles. Estas zonas son: Risco de la Reyerta: 8+700 - 9+700 y Risco del Frontón: 12+000 - 12+600.

1.6. Patrimonio cultural y arqueológico:

En la fase de movimientos de tierra de la obra, se contará con el apoyo de un arqueólogo que supervise todo el trazado de la carretera, con objeto de evitar afecciones al patrimonio arqueológico no inventariado que pueda hallarse en las zonas afectadas y no haya sido detectado en la prospección superficial realizada al mismo tiempo que el presente EsIA.

1.7. Vías pecuarias:

A pesar de que el trazado no afecta ninguna vía pecuaria, se prevé la restitución de todos los caminos rurales y tradicionales, además de vías de servicio y de comunicación, que puedan verse afectadas por el trazado de la carretera.

1.8. Cultivo:

Para evitar afecciones ambientales significativas fuera de la banda de expropiación, deberá tenerse en cuenta la obligación del contratista de realizar los movimientos de maquinaria exclusivamente en la franja de terreno coincidente con la franja de expropiación.

El proyecto constructivo debe garantizar la protección y reposición de terrenos agrícolas en producción que se vean afectados por la construcción de la carretera. Asimismo, se procurará efectuar la ejecución de la obra en fechas tales que no se interrumpan las labores agrícolas.

1.9. Protección de las áreas de interés ambiental:

No se interrumpirá o afectará cursos interceptados por la carretera durante la instalación de pasos a su través.

Se garantizará por el Plan de Obra la adecuada coordinación espacial y temporal de los trabajos de restauración ambiental, que se simultanearán con los trabajos constructivos. Igualmente, se debe garantizar la inclusión del programa de restauración ambiental (todas las medidas protectoras y correctoras propuestas) en el Programa de Vigilancia Ambiental.

1.10. Infraestructuras viarias:

Todos los vehículos que transporten tierras, escombros, materiales pulverulentos, áridos, hormigón o cualquier otra materia similar durante la fase de construcción en las áreas definidas como sensibles, deberán ir cubiertos durante los recorridos de transporte para evitar que el posible polvo generado afecte al entorno. Igualmente, se cumplirán todas las medidas de seguridad y salud que la actual normativa exige.

En el caso de considerarse el uso de caminos rurales del entorno del viario para los desplazamientos de la maquinaria de obra, el contratista deberá garantizar la restitución de las características iniciales de los mismos al final de su utilización.

1.11. Seguridad vial:

La Dirección de Obra deberá garantizar que el contratista de la obra establece una correcta señalización de la zona de obra con objeto de evitar molestias a los usuarios de las vías y parajes en el entorno de la obra, así como posibles accidentes. Se trata de una medida a implantar en todo el recorrido mientras duren las obras. Se extremarán las precauciones en aquellos puntos más próximos a las zonas urbanizadas.

Igualmente, se señalarán convenientemente las carreteras y caminos vecinales que vayan a ser desviados o cortados provisionalmente como consecuencia de las obras. En este último caso, se habilitará una vía alternativa.

1.12. Incendios:

Dentro de las tareas de mantenimiento y conservación de la carretera se prestará especial atención al control del posible riesgo de incendios, planteando medidas complementarias a estas tareas y realizando un seguimiento de los incendios o conatos que se hayan producido en el entorno de la vía teniendo como origen la propia carretera.

1.13. Aspectos socioeconómicos:

Se favorecerá, por parte de la empresa adjudicataria del Proyecto de Construcción, la contratación de mano de obra local, preferentemente de los términos municipales afectados, siempre que no disponga de personal suficiente y existan recursos humanos adecuados en las poblaciones del entorno de la obra.

2. Medidas correctoras:

2.1. Nivel sonoro:

Se ha considerado la posible afección sobre la fauna del ruido derivado del uso de explosivos en la fase de construcción.

En cuanto al ruido producido en la fase de explotación, se considera que no es necesario tomar ninguna medida correctora, dado el tráfico de la carretera a acondicionar y la limitación de velocidad en las áreas urbanas.

2.2. Agua:

Las posibles zonas de acumulación de materiales y de mantenimiento de maquinaria, pistas de acceso provisionales y otras áreas afectadas en la fase de construcción, cuyo uso provisional finalice con la entrada en servicio de la carretera, serán convenientemente restauradas mediante laboreo y revegetación con el objetivo de recuperar la permeabilidad original del terreno que hubiera podido quedar afectado por compactación del mismo.

2.3. Vegetación:

De manera previa al inicio de las obras se realizará un inventario exhaustivo de las especies vegetales presentes en los tramos de vegetación natural afectados por el proyecto, con el fin de constatar la presencia o ausencia de especies recogidas en la normativa vigente de protección de especies vegetales, así como las recogidas en el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y en el Decreto 37/2001, por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura.

El objetivo de la revegetación sería favorecer la integración ecológica y paisajística de la carretera. Se ha contemplado una revegetación con especies arbustivas en las zonas afectadas por vertederos y por instalaciones auxiliares de obra. Además, las quercíneas afectadas por el trazado de la carretera serán transplantadas y se realizará un extendido de tierra vegetal y la posterior hidrosiembra de los taludes de terraplén y de desmonte en tierra de más de 2 metros de altura.

2.4. Paisaje:

Con objeto de minimizar los efectos negativos derivados de la presencia de estructuras necesarias para la carretera en un entorno con valores paisajísticos, además de las medidas consideradas en el apartado anterior, se realizará una demolición y levantado del firme en los tramos abandonados de la carretera objeto del acondicionamiento y el posterior extendido de una capa de 25 cm de tierra vegetal. Este extendido de tierra vegetal también se realizará en los taludes objeto de la hidrosiembra. La tierra vegetal sobrante se extenderá en las zonas afectadas por los vertederos y las instalaciones auxiliares de obra.

Para disminuir el impacto visual de los desmontes, en todos aquellos de cierta altura se realizarán bermas; en ellas, se realizará una plantación de *Arbutus unedo* (Madroño) cada 5 metros.

A lo largo de la traza de la carretera se pueden apreciar numerosas escombreras y zonas de préstamo sin acondicionar, con origen en actuaciones anteriores en la carretera. Para su restauración, se incluye una partida en el presente Estudio de Impacto Ambiental.

El presupuesto de medidas correctoras asciende a 165.419,45 euros.

El capítulo VII “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 del proyecto. Este Programa de Vigilancia Ambiental se llevará a cabo durante la fase de construcción y de explotación de la nueva vía.

I. Programa de vigilancia ambiental en fase de construcción

I.1. Subprograma de seguimiento ambiental de las obras:

Se contará con la asistencia técnica de un especialista en medio ambiente trabajando a pie de obra para desarrollar el plan de vigilancia de todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias. Centrará sus objetivos en el control de la contaminación de las aguas, control de la emisión de polvo y gases, prevención de incendios, potencial traslado de animales de los nidos y madrigueras afectados, gestión de la tierra vegetal, mantenimiento de la permeabilidad transversal de la zona de obras y vigilancia de la actividad de instalaciones auxiliares y maquinaria de obra.

I.2. Subprograma de vigilancia de la gestión de residuos:

El promotor debe exigir al contratista de la obra un justificante de haber trasladado los residuos generados en la limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra (aceites, grasas y otros) a lugar autorizado o justificante de haberlos entregado al agente autorizado para su retirada.

I.3. Subprograma de protección y conservación del patrimonio histórico:

El contratista deberá contratar los servicios de un arqueólogo, que intervendrá, además, en el rescate de elementos, caso de detectarse su presencia.

El arqueólogo contratado tendrá la misión de elaborar un informe mensual en lo concerniente a este terna, que será remitido al órgano ambiental competente, que, a su vez, informará a la Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Cultura. En el informe se especificarán todas las incidencias que hayan podido detectarse en relación con el hallazgo de restos, actuaciones realizadas para su retirada, sistemas aplicados en el rescate, etc.

2. Programa de vigilancia ambiental en fase de explotación.

2.1. Subprograma de seguimiento de la mortalidad de la fauna vertebrada por atropellos.

Con objeto de dar seguimiento a algunos de los programas realizados en Extremadura en relación con este tema, se propone la realización de inspecciones quincenales, durante un año, de la traza de la carretera que permitan valorar la mortalidad de fauna vertebrada por atropellos.

Los resultados se recogerán en un informe mensual que se remitirá al órgano ambiental. Del análisis de los datos obtenidos y los puntos negros identificados se podrá deducir el establecimiento de medidas específicas correctoras del impacto para minimizar la mortalidad de vertebrados (pasos de fauna, señalización, etc.).

2.2. Subprograma de seguimiento de la restauración ecológica, estética y paisajística.

Con objeto de realizar un correcto seguimiento de los espacios restaurados, de acuerdo con el plan de restauración ecológica, estética y paisajística desarrollado en el Proyecto de Construcción, se realizarán inspecciones mensuales de todas las zonas intervenidas con siembras o plantaciones restauradoras. Las inspecciones se realizarán a lo largo de los dos años siguientes a la puesta en funcionamiento de la carretera.

El capítulo VIII "Documento de síntesis" sintetiza la totalidad del Estudio de Impacto Ambiental, destacando lo esencial de cada uno de los demás puntos que lo componen.

Finalmente, se incluye también una serie de anexos de reportaje fotográfico, documentación administrativa, informe arqueológico, vías pecuarias, pliego de prescripciones medioambientales, datos climáticos y planos de planta general y actuaciones, perfil longitudinal, secciones tipo y perfiles transversales.

CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y TRABAJO

RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2007, del Servicio de Ordenación Industrial, Energía y Minas de Badajoz, autorizando el establecimiento de instalación eléctrica.
Ref.: 06/AT-003062-016792.

Visto el expediente incoado en este Servicio a petición de: Energética de Alcocer, S.L. con domicilio en: Puebla de Alcocer, Avda. Francisco Chacón, n.º 31 solicitando autorización administrativa y cumplidos los trámites reglamentarios ordenados en el artículo 128 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre (B.O.E. 27-12-2000), así como lo dispuesto en la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico:

Este Servicio ha resuelto:

Autorizar a Energética de Alcocer, S.L. el establecimiento de la instalación eléctrica, cuyas principales características son las siguientes:

LÍNEA ELÉCTRICA:

Origen: Apoyo n.º 11 de la línea aérea M.T. "Matadero" propiedad de Energética de Alcocer.

Final: C.T. Estación depuradora de aguas residuales de Talarrubias.

Términos municipales afectados: Talarrubias.

Tipos de línea: Aérea.

Tensión de servicio en Kv: 22.

Materiales: Homologados.

Conductores: Aluminio. Acero.

Longitud total en Kms.: 0,693.

Apoyos: Metálico.

Número total de apoyos de la línea: 6.

Crucetas: Cero.

Aisladores:	Tipo	Material
	Suspendido	Vidrio

Emplazamiento de la línea: Paraje "El Ejido" en el T.M. de Talarrubias.

ESTACIÓN TRANSFORMADORA:

Tipo: Intemperie.