

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

15919 *Resolución de 26 de septiembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo Variante de Malpartida de Cáceres N-521 de Trujillo a Portugal por Valencia de Alcántara, Malpartida de Cáceres, Cáceres.*

El estudio informativo a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo a formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del RDL 1/2008 citado.

Según la Orden ARM/939/2011, de 13 de abril, sobre delegación de competencias en el ámbito del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular, por delegación de la Ministra, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

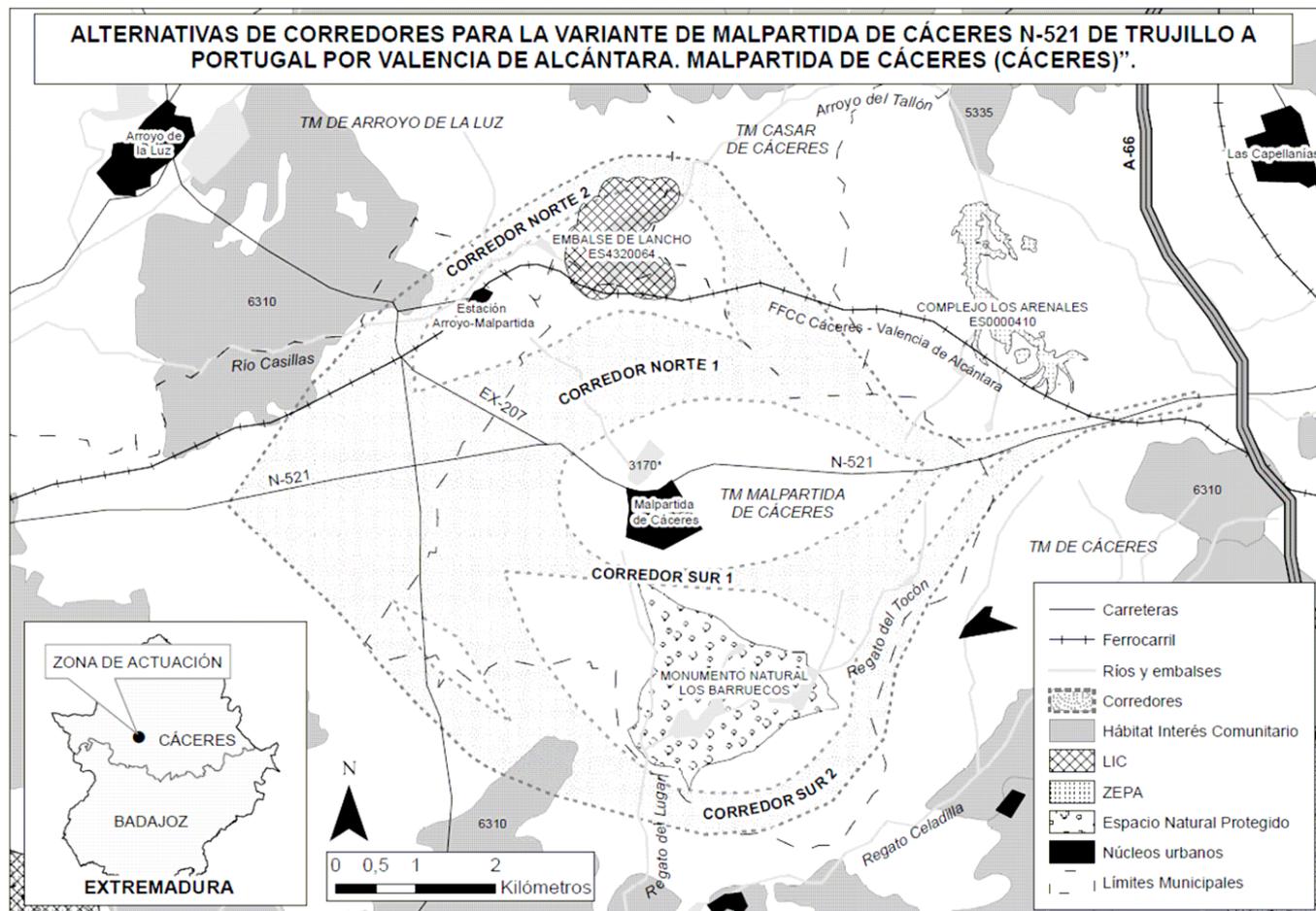
1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Alternativas. Descripción sintética*

Promotor y órgano sustantivo: Tanto el promotor del proyecto como el órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Objeto y justificación: El objeto del proyecto que corresponde al referido estudio informativo es la construcción de la variante de población de Malpartida de Cáceres, para eliminar la actual travesía de la carretera N-521, de manera que sea compatible con la prolongación prevista de la autovía A-58 entre Trujillo y Cáceres hasta el límite fronterizo con Portugal por Valencia de Alcántara.

Localización: El proyecto se ubica en los términos municipales de Cáceres, Malpartida de Cáceres, Arroyo de la Luz y Casar de Cáceres, pertenecientes a la provincia de Cáceres, Comunidad Autónoma de Extremadura.

Alternativas: En la fase inicial del estudio informativo se plantearon cuatro corredores, dos al norte y dos al sur de la población de Malpartida de Cáceres. Como consecuencia de las indicaciones realizadas por los diferentes organismos durante el procedimiento de evaluación ambiental se seleccionó el corredor Norte 1 como el más favorable, el cual se mantiene al sur de los espacios naturales Complejo los Arenales y Embalse de Lancho, como puede observarse en el siguiente croquis:



Posteriormente, en el estudio de impacto ambiental se contemplaron dos alternativas. Se desechó la alternativa 0, equiparada a la realización de mejoras en la travesía y no construcción de ningún tipo de variante de población, por no poderse realizar en la travesía urbana mejoras tendentes a aumentar la capacidad de la vía. Las dos alternativas analizadas son:

Alternativa 1: Parte del enlace de la autovía A-66, Ruta de la Plata, con la N-521. Tiene una longitud total de 10.705 m. En sus tres primeros kilómetros discurre por el mismo corredor que la actual N-521, hasta el p.k. 54+900. A partir de ahí comienza la variante de población de Malpartida de Cáceres que sigue el corredor Norte 1 hasta llegar a la intersección de las carreteras EX-207 y N-521, donde se realizaría un enlace de conexión con éstas. Se han considerado dos escenarios temporales para la puesta en servicio de esta infraestructura:

Corto plazo: No se realiza ninguna actuación en el tramo de N-521 comprendido entre el enlace de la A-66 y el p.k. 54+900 de la carretera N-521. En este punto comienza la variante de Malpartida de Cáceres, arrancando en una glorieta que tendrá una conexión con el núcleo urbano de Malpartida. Hacia el final de la variante se construye una segunda glorieta y los ramales necesarios para la conexión con las carreteras N-521 y EX-207. La variante de población se diseña como primera calzada de una autovía clase AV-120 (Norma 3.1-IC, Trazado de la Instrucción de Carreteras) a efectos geométricos y limitación total de accesos.

Largo plazo: En el momento en que el crecimiento de la demanda lo justifique, tanto el tramo entre Malpartida de Cáceres y la Autovía A-66 como el correspondiente a la variante de Malpartida de Cáceres se convertirán en autovía (AV-120). Para ello, se duplica la

calzada en el tramo construido a corto plazo, remodelándose los enlaces, y se ejecuta el tramo de N-521 comprendido entre el enlace de la A-66 y el p.k. 54+900. En este tramo sólo se realiza un aprovechamiento reducido de la calzada actual de la N-521 por carecer de las características geométricas necesarias, fundamentalmente en alzado por el paso del tren, pero la conversión en autovía se realizará sobre la superficie ocupada por la calzada actual. En este tramo se construirán vías de servicio bidireccionales en ambos márgenes de la autovía, permitiendo la separación total de los tráficos de corto y largo recorrido. Se construyen dos conexiones entre las vías de servicio en este tramo en los pp.kk. 0+350 y 1+900.

Alternativa 2: Esta alternativa parte del enlace de la N-630 con la autovía A-66 al norte del polígono industrial Las Capellanías (Cáceres Norte). Tiene una longitud de 13.405 m y sigue sensiblemente el trazado del Camino de Malpartida de Cáceres al Casar de Cáceres, abriendo un nuevo corredor (no considerado en la fase inicial del estudio de alternativas) que pasa entre los espacios naturales del Embalse del Lancho y el Complejo Lagunar Los Arenales. En su p.k. 9+000 se encuentra con el trazado de la Alternativa 1 compartiendo ambas alternativas el final de su recorrido. En ese punto (p.k. 9+000) se conecta un ramal que discurre por donde la Alternativa 1 (pero con distinta tipología de vía) hasta alcanzar el enlace de la A-66 con la N-521 al oeste de Cáceres.

Corto plazo: Al igual que la Alternativa 1 no se realiza en esta fase ninguna actuación en el tramo de N-521 comprendido entre el enlace de la A-66 y el p.k. 54+900 de la actual N-521. En este punto se realizará una glorieta que tendrá conexión con el casco urbano de Malpartida de Cáceres y de la que parte el ramal (variante), diseñado como carretera convencional, que lleva hasta el citado p.k. 9+000 de la Alternativa 2, punto donde, a largo plazo, confluirá con la autovía citada en el párrafo anterior y se construirá el enlace Norte de Malpartida de Cáceres. Desde este punto, hacia el oeste, hasta el final de la variante (glorieta de conexión con EX-207 y N-521) la variante se construirá como primera calzada de autovía (AV-120).

Largo plazo: En el momento en que el crecimiento de la demanda lo justifique, se procederá a la construcción de la autovía desde el enlace Cáceres Norte de la Autovía A-66 hasta la conexión con las carreteras N-521 y EX-207, lo que conllevará la construcción de la segunda calzada entre este punto y el enlace al norte de Malpartida, remodelándose los enlaces. Además, se construirá la duplicación de la calzada de la carretera convencional construida en la fase anterior entre el enlace norte de Malpartida y el p.k. 54+900. Asimismo, se construirá el ramal de conexión con la A-66 duplicando la calzada entre esta autovía y la glorieta de inicio de la variante (p.k. 54+900). Únicamente están previstas vías de servicio en este último tramo (A-66 Cáceres Oeste-p.k. 54+900).



Descripción sintética de la alternativa finalmente seleccionada (alternativa 1): La alternativa seleccionada por el promotor en el análisis multicriterio del estudio informativo es la Alternativa 2, por ser más ventajosa desde el punto de vista funcional y territorial, aunque requiere mayor inversión. En el estudio de impacto ambiental se concluye que ambas alternativas son compatibles desde el punto de vista ambiental, si bien sería más favorable la Alternativa 1. El promotor, aunque inicialmente propuso la Alternativa 2, tras la elaboración de la documentación complementaria y las consultas realizadas con base en ella (ver Pto. 3 Resumen del proceso de evaluación), en 2011, atendiendo a la opinión de los órganos ambientales autonómicos y estatales expresada durante la tramitación ambiental, propone como alternativa seleccionada la alternativa 1.

Como se indicó anteriormente, esta opción consiste en la construcción de un tramo de autovía AV-120 de 10,7 km con sus dos fases de ejecución justificadas por la necesidad de racionalizar los recursos necesarios para acometer la actuación. Asimismo el promotor indica que, si finalmente decidiera adelantar la ejecución del tramo entre la A-66 y el P.K. 54+900 de la actual N-521, podría realizarse puesto que el estudio redactado contempla las alternativas en toda su amplitud y que, por otro lado, si la declaración de impacto ambiental caducara, se podrían revisar la permanencia de las condiciones de promulgación y revalidar la declaración de impacto ambiental, quedando en todo caso la actuación recogida en el planeamiento urbanístico, y por tanto, defendida ante otras actuaciones territoriales.

Las secciones tipo de la autovía y vías de servicio son las siguientes:

El estudio indica que la definición geométrica de los enlaces se hará en el proyecto de construcción.

Autovía:

Berma exterior: 1,00 m.
Berma interior: 1,00 m.
Calzada 2 × 7,00: 14,00 m.
Arcén interior: 1,00 m.
Arcén exterior: 2,50 m.
Ancho de Mediana: 10,00 m.
Total plataforma: 33,00 m.

Vías de servicio:

Arcén izquierdo: 1,00 m.
Arcén derecho: 2,50 m.
Calzada 2 × 3,50: 7,00 m.

Todas las obras de drenaje transversal de la Alternativa 1 se proyectan como tubos de 1,80 m de diámetro, excepto un marco de 2 × 2 m en el p.k. 2+060. Asimismo, se proyectan dos enlaces tipo pesas entre las vías de servicio y sin conexión con el tronco de la autovía en el tramo sobre la actual N-521, y dos enlaces tipo glorieta que permiten el acceso a Malpartida, situados en el p.k. 54+900 de la actual N-521 y al final de la variante, al este y oeste de Malpartida respectivamente, permitiendo este último en enlace de las carreteras EX-207 y N-521. Para la ejecución de esta alternativa será necesario realizar voladuras en el tramo situado entre los pp.kk. 4+400 – 5+800, así como los siguientes movimientos de tierra:

Movimientos de tierra fase largo plazo:

Excavación sin clasificar: 795.117 m³.
Excavación en tierra vegetal: 190.616 m³.
Terraplén: 1.098.331 m³.
Volumen de préstamos: 303.214 m³.
Volumen de tierras a vertedero: 0 m³.

Movimientos de tierra fase corto plazo + actuación adelantada en N-521 (*):

Excavación sin clasificar: 477.070 m³.
Excavación en tierra vegetal: 114.370 m³.
Terraplén: 658.999 m³.
Volumen de préstamos: 181.928 m³.
Volumen de tierras a vertedero: 0 m³.

(*) Como consecuencia del requerimiento realizado en el periodo de información pública por parte del Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres, el promotor admite la posibilidad de adelantar la actuación sobre la N-521 entre la A-66 y el p.k. 54+900 de la citada nacional.

El estudio informativo considera que todo el material es aprovechable y que, por tanto, no son necesarios vertederos. En relación con los préstamos el estudio propone zonas ya habilitadas para las obras de la A-58 y la A-66.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Según lo indicado en el estudio de impacto ambiental y la documentación adicional remitida posteriormente, los principales elementos del medio son:

2.1. Geología y edafología: En la zona de estudio se pueden individualizar tres unidades geológicas, diferenciándose los macizos aflorantes de rocas ígneas, en este

caso el de Cabeza de Araya, los materiales paleozoicos que afloran en el Sinclinal de Cáceres y la formada por los depósitos cuaternarios que se apoyan sobre las unidades anteriores.

2.2. Hidrología e hidrogeología: La zona del proyecto se encuadra en la cuenca del Tajo, estando compuesta la red hídrica principal por la subcuenca del río Salor. La red hidrográfica del área de estudio está integrada por sus afluentes: el Regato del Alcor de Santa Ana, el Regato de las Mueasas, Regato Celadilla, el Regato del Lugar y su afluente el arroyo del Tocón, el Río Casillas con sus afluentes el río Pontones y el arroyo del Tallón. El régimen de los caudales es muy irregular con fuerte estiaje. Los distintos materiales que conforman el área de estudio se clasifican, por sus características hidrogeológicas, en un conjunto impermeable-semipermeable de granitos y uno semipermeable de esquistos. Existen en la zona de estudio numerosos complejos lagunares y un embalse.

2.3. Vegetación: La vegetación natural potencial ha desaparecido casi totalmente del área de estudio, quedando reducidos encinares en las áreas más escarpadas y de difícil transformación agraria. Las formaciones principales presentes en la zona de estudio son las dehesas de encinas, brezales, retamares, matorrales de genistas, pastizales, vegetación asociada a las masas de agua, vegetación fisurícola, cultivos agrícolas de secano, olivares y eucaliptos. Los trazados propuestos afectan a zonas de pastizal, cultivo, repoblación, matorral y, en el caso de la alternativa 2, a zonas subestépicas de gramíneas y dehesas.

2.4. Fauna: La zona de estudio tiene una gran relevancia debido a la presencia de numerosas especies de aves protegidas. Dentro de esta zona se encuentra un área favorable para la dispersión y alimentación de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), especie catalogada vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas al igual que otras que se observan en el área, como alimoche común (*Neophron percnopterus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), sisón (*Tetrax tetrax*), ganga común (*Pterocles alchata*), ortega (*Pterocles orientalis*) o buitre negro (*Aegypius monachus*). Cabe destacar también la presencia en el área de estudio de las siguientes especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011): aguilucho lagunero occidental (*Circus aeruginosus*), cernícalo primilla (*Falco naumanni*), avutarda (*Otis tarda*), fumarel cariblanco (*Chlidonias hybridus*), avetorillo común (*Ixobrychus minutus*), avión zapador (*Riparia riparia*), galápago leproso (*Mauremys leprosa*), tritón ibérico (*Lissotriton boscai*) y otros anfibios, así como nutria (*Lutra lutra*).

2.5. Espacios Protegidos y Hábitats de Interés Comunitario: Los espacios naturales protegidos presentes en este área son la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000410 Complejo de los Arenales, la ZEPA ES0000071 Llanos de Cáceres, el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES4320064 Embalse del Lancho y el Monumento Natural de Los Barruecos. Del Inventario de Zonas Húmedas de Extremadura se encuentran la Charca de los Barruecos de Abajo, el Complejo de la Maruta, el Complejo del Acebuche, el Complejo Lagunar de las Casas del Majón y la Charca del Lugar. También se localiza en el lugar la Zona Importante para las Aves (IBA) 294 Malpartida de Cáceres - Arroyo de la Luz y la IBA 295 Llanos entre Cáceres y Trujillo - Aldea del Cano. Los hábitats de interés comunitario recogidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que se encuentran en el área de estudio y fuera de la Red Natura 2000 son 5330 matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, 6310 dehesas perennifolias de *Quercus spp.*, y los hábitats prioritarios 6220* zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* y 3170* estanques temporales mediterráneos.

2.6. Paisaje: La unidad de paisaje sobresaliente en el área de estudio es el berrocal. Su atractivo visual se debe fundamentalmente a la combinación del matorral con la cubierta arbórea de encinas aisladas y el berrocal granítico. Destaca el Monumento Natural de Los Barruecos con grandes berrocales graníticos, láminas de agua que forman las charcas, zonas de nidificación, formaciones vegetales, etc. que le confieren una gran calidad paisajística. Otras unidades paisajísticas presentes en el área de estudio son:

pastizal, cultivos, zonas urbanas y periurbanas, zona industrial, charcas y embalses, pequeñas dehesas y matorral.

2.7. Patrimonio: No se encuentran yacimientos arqueológicos catalogados de la Carta Arqueológica de Extremadura en los corredores de las alternativas. Sin embargo, en el entorno inmediato de Los Barruecos hay yacimientos de diversas cronologías de notable interés. La tradición pecuaria de Malpartida tiene un importante reflejo en la red de vías pecuarias que atraviesan la localidad, como son el Cordel de Malpartida a Aliseda de la Zagala y a la Colada del Camino de la Luz, ambas actualmente ocupadas por la N-521 y la EX207 respectivamente.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha de 9 de diciembre de 2005, mediante la recepción del documento ambiental del proyecto.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Esta Dirección General, con fecha 6 de marzo de 2006, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto y el contenido que debe contemplar el EsIA. La relación de consultados se expone a continuación, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Subdelegación de Gobierno en Cáceres.	X
Diputación Provincial de Cáceres.	-
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.	X
Dirección General de Estructuras de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.	X
Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico de la Junta de Extremadura.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura.	X
Ayuntamiento de Cáceres.	X
Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres.	-
Ayuntamiento del Arroyo de la Luz.	-
Ayuntamiento de Casar de Cáceres.	-
CEPA (Cáceres).	-
SEO (Madrid).	-X
Asociación para Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura, ADENEX (Badajoz).	-
Ecologistas en Acción Extremadura.	-
Asociación para la Defensa de la Naturaleza "VETTONIA" (Cáceres).	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio del Medio Ambiente (actual D.G. de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino) señala que el corredor Norte 2 es la única propuesta que coincide con un espacio de la Red Natura 2000, además de superponerse en su tramo

final al hábitat de interés comunitario 6310 dehesas perennifolias de *Quercus spp.* El corredor Sur 2 también se solapa sobre este mismo tipo de hábitat y sobre 5330 matorrales termomediterráneos y pre-estépicos. Destaca que tanto este último corredor como el corredor Sur 1, bordean los límites del Monumento Natural Los Barruecos, mientras que el corredor Norte 1 no coincide con la Red Natura 2000 ni con hábitats de interés comunitario, reduciéndose al mínimo las afecciones sobre la hidrología superficial. La Dirección General para la Biodiversidad considera que la duplicación de la capacidad de la N-521, podría afectar a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000410 Complejo Los Arenales, por un aumento significativo de la densidad del tráfico y atendiendo a que el vial se encuentra a menos de 1 km del límite de este espacio natural. Por ello, indica que el estudio de impacto ambiental deberá incorporar una estimación del efecto sobre la fauna, realizando especial hincapié en la localización y distribución de las aves esteparias en el área de estudio, así como considerar la posible presencia de galápagos leproso en los puntos de cruce de la variante con la red fluvial. El estudio deberá incluir una evaluación específica adecuada de la posible afección del proyecto sobre la Red Natura 2000 en los términos incluidos en la Ley 42/2007.

La Confederación Hidrográfica del Tajo recomienda una especial atención a los estudios hidrológicos para que el diseño de las obras de fábrica que se construyan garantice el paso de avenidas extraordinarias y sugiere que se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. Asimismo recomienda estudiar con detalle los cruces de la vía con los cauces naturales para garantizar el mantenimiento de sus características.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura indica que un aspecto importante a tener presente es el referido a la permeabilidad territorial considerando que se debería seguir el corredor férreo existente, no creando nuevas particiones territoriales. Respecto a las aguas, señalar que los corredores meridionales afectarían a numerosos arroyos como el regato del Lugar, de las Celadillas, de las Mueas, etc., mientras que los dos corredores septentrionales afectarían, en todo caso, a la cabecera de cauces de mucha menor entidad. Dicha Dirección General de Medio Ambiente concluye que el corredor Norte 1 es el mejor desde el punto de vista ambiental.

La Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico de la Junta de Extremadura se muestra favorable al corredor Norte 1.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura indica que el corredor Norte 1 es el que menos impacto provoca sobre los diferentes elementos patrimoniales. Solicita una prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en toda la zona de afección y en las áreas de acopios y préstamos. Del informe emitido a raíz de esta actuación, la Dirección General de Patrimonio determinará las medidas correctoras pertinentes, que de manera preferente establecerán la conservación de los restos como criterio básico.

El Ayuntamiento de Cáceres señala que existe un sector territorial denominado SUNP-12, El Majón por el Plan General de Ordenación Urbana de Cáceres, que se encuentra en proceso de transformación urbanizadora y que afecta a parte de los corredores planteados.

SEO informa que los corredores afectan a dos Áreas de Importancia para las Aves (IBA): Malpartida de Cáceres-Arroyo de la Luz y Llanos entre Cáceres y Trujillo-Aldea del Cano. Considera que el corredor Norte 2 puede tener impacto sobre zonas de distribución de sisón, cernícalo primilla y alcaraván, así como sobre el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES4320064 «Embalse del Lancho», al discurrir sobre la cuenca hidrológica que alimenta este humedal. Indica que el corredor Norte 1 también puede afectar a zonas con presencia de especies protegidas. Por el contrario, los corredores situados al sur son los que menos afección pueden tener a priori sobre las especies protegidas mencionadas. De las dos opciones sur propuestas, SEO se inclina

por el corredor Sur 1 por discurrir por zonas más antropizadas y separar el espacio protegido Reserva Natural de los Barruecos de las zonas de expansión urbanística del municipio. Indica que el proyecto afecta a las IBAs 294 y 295 antes citadas.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las consultas se remite al promotor con fecha de 26 de junio de 2006, así como los aspectos que deberá incluir el estudio de impacto ambiental, destacándose las alternativas mínimas a considerar y su análisis, el estudio de afecciones a la Red Natura 2000 y a especies protegidas, la propuesta de medidas correctoras, etc.

3.2. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.—Con fecha de 28 de diciembre de 2007 se publicó en el BOE, número 311, el anuncio de la Dirección General de Carreteras por el que se sometió a información pública el estudio informativo del proyecto con su respectivo estudio de impacto. Con fecha de 25 de noviembre de 2008, dicha administración remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprende el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el período de información pública se solicitó informe a las administraciones previamente consultadas a excepción de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura (fueron consultadas posteriormente incluyendo la documentación complementaria). Se recibieron escritos procedentes de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Tajo, la Dirección General de Infraestructuras y Agua de la Consejería de Fomento de la Junta de Extremadura, el Ayuntamiento de Cáceres y el Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres. También se presentaron tres alegaciones particulares por parte de vecinos de Malpartida de Cáceres que ven afectadas sus propiedades. A continuación se resumen los aspectos más significativos del proceso de participación pública:

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Tajo considera que el estudio hidrológico y de desagüe está bien realizado y que no se prevén afecciones significativas a ningún cauce, por lo que se informa favorablemente el documento presentado.

El Ayuntamiento de Cáceres considera que la opción más beneficiosa para el conjunto del territorio del municipio de Cáceres es la Alternativa 2, puesto que separa claramente los tráficos de largo recorrido de aquellos locales y establece una nueva fase en el entorno de Cáceres para conseguir un anillo exterior de autovías que interconecte circuitos de largo recorrido.

El Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres solicita que la conversión en autovía (o duplicación de calzada) del tramo de la N-521 entre la variante de Malpartida y el enlace de la A-66 se incluya dentro del escenario temporal de corto plazo, debido a los problemas de circulación que sufre actualmente el municipio. También indica que el trazado de la variante de Malpartida, entre los pp.kk. 6+000 y 8+000 de la Alternativa 1, es perjudicial para los vecinos, dado que discurre, en su punto más cercano a 400 m de una zona poblada. Este trazado además limita las posibilidades de expansión del suelo urbano de Malpartida. Considera que el trazado en forma de «S» en esta zona responde a la existencia y salvaguarda de una charca situada a la altura del p.k. 7+400 de la Alternativa 1, e indica que la mencionada charca es artificial, de poca antigüedad y de escaso valor ecológico. Por tanto, solicita que el tramo de la variante de Malpartida entre los pp.kk. 6+000 y 8+000 de la Alternativa 1 se modifique, desplazándolo hacia el Norte, sustituyendo las tres curvas del trazado por una única curva de mayor radio. Indica también que el trazado afecta a una nave ganadera propiedad del ayuntamiento en el p.k. 7+300. Además solicita un enlace al norte de Malpartida en el p.k. 6+300 de la alternativa 1.

Ante estas alegaciones el promotor contesta que puede estar justificada la necesidad de adelantar la ejecución del tramo inicial, trasladándola al escenario a corto plazo. Respecto al desplazamiento solicitado por Malpartida de Cáceres, indica que puede ser estudiado en fase de redacción del proyecto constructivo teniendo presente también la existencia, al norte de la variante, del LIC ES4320064 Embalse del Lancho. No se pronuncia sobre el enlace solicitado.

3.3. Fase previa a la declaración de impacto.—Con fecha 28 de enero de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó información complementaria al promotor por haberse encontrado numerosos errores y carencias en el estudio de impacto ambiental, realizarse una inadecuada valoración de los impactos y no incluir documento de síntesis. Se solicitó que fueran subsanadas las citadas cuestiones, así como la mejora de la definición de las alternativas; delimitación cartográfica adecuada de los espacios naturales protegidos cercanos y de la vegetación existente en la zona; delimitación del área de campeo, nidificación y distribución de determinadas especies protegidas citadas en el estudio de impacto ambiental; identificación de las zonas de interés natural y corredores biológicos; áreas de definición y ubicación de los pasos de fauna; localización de las instalaciones necesarias para la ejecución de la obra e identificación de los tramos que precisen voladuras. Asimismo se solicitó un estudio acústico en el que se identificasen las zonas sensibles, previsión de niveles sonoros generados por cada alternativa y definición de medidas correctoras, considerando la situación preoperacional en las viviendas habitadas de los municipios afectados. Además, habiéndose observado que en el procedimiento de información pública y consulta a las administraciones públicas afectadas algunas antes citadas no fueron consideradas, se indicó que el estudio de impacto ambiental subsanado debería ser remitido a dichos organismos en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008.

Con fecha 25 de febrero de 2010 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental información complementaria en respuesta a la solicitud de 28 de enero de 2009. Una vez analizada esta documentación, se detectó que continuaban existiendo carencias en la misma, por lo que con fecha 29 de junio de 2010, se envió un nuevo requerimiento de información complementaria. Además, se requirió concretar el alcance del posible desplazamiento del trazado hacia el norte entre los puntos pp.kk. 6+000 y 8+000 solicitado por el Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres. En dicha petición se reiteró que la nueva documentación generada debería ser remitida para su conocimiento e informe, al menos a los organismos y entidades consultados en la fase de consultas previas.

Con fecha 8 de septiembre de 2010 la Dirección General de Carreteras remite el estudio de impacto ambiental revisado (agosto de 2010) correspondiente a la segunda información complementaria y adjunta un informe en el que concluye que las dos alternativas estudiadas resuelven satisfactoriamente los objetivos de la actuación. En enero, febrero, marzo, abril y junio de 2011 se remiten nuevos informes de los organismos que a continuación se indican, en cumplimiento del artículo 9.3.

En cuanto al estudio del desplazamiento del trazado hacia el norte solicitado por el Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres, en la nueva documentación adicional remitida se plantea mover la traza unos 50 m en esa dirección entre los puntos pp.kk. 6+000 y 8+000. Según este estudio, el cambio implicaría la afección a una charca situada en el p.k. 7+400 en su margen derecha, con una superficie aproximada de 0,52 ha, que se podría compensar mediante la reposición por el norte de la superficie ocupada. Según la documentación gráfica aportada, se desprende que un ajuste de trazado en esa zona es factible desde el punto de vista ambiental, pero por otra parte se considera que la solución de trazado primeramente planteada es válida, por salvar la afección a la charca y quedar suficientemente alejada de la nave industrial, por lo que el promotor entiende que dichos ajustes se deberán decidir en el proyecto constructivo.

Con fecha 14 de marzo de 2011 se recibe un informe adicional al de septiembre de 2010 en el que se incluye informe de enero de 2011 del ingeniero Director del Estudio y un anexo con los informes de las administraciones previamente consultadas recibidos

entre octubre y diciembre del 2010 y sus consideraciones respecto a ellos. Estos informes son los procedentes de la Confederación Hidrográfica del Tajo y la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal ambos del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, la Dirección de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, y el Ayuntamiento de Cáceres.

La Confederación Hidrográfica del Tajo se centra en las materias en las que tiene competencias dando indicaciones concretas sobre drenajes, conservación del dominio público hidráulico, captaciones de agua y vertidos, restauración paisajística, autorizaciones y servidumbres, etc. El promotor responde que serán tenidas en cuenta en la redacción de los correspondientes proyectos de trazado y de construcción.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal manifiesta su preferencia por la alternativa 1 desde el punto de vista de la conservación de la biodiversidad y añade una serie de medidas con el fin de minimizar la fragmentación de hábitats mediante la adecuación de drenajes, la realización de un estudio específico de pasos de fauna, y el cumplimiento de las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna, utilización de caminos existentes, restauración de zonas afectadas, utilización de canteras autorizadas, etc. La respuesta por parte de la Dirección General de Carreteras indica que las medidas enunciadas a incluir en el desarrollo del proyecto, responden a las habituales consideraciones de este tipo de actuación.

La Dirección de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura hace alusión al Reglamento de Vías Pecuarias de Extremadura y especifica la necesidad de asegurar la integridad superficial (reposición) de los terrenos ocupados, continuidad de tránsito ganadero e idoneidad de los itinerarios para el resto de los usos; la retirada y reposición de cerramientos afectados, señalización de la vía, remisión de proyecto de ejecución y expropiación, etc. El promotor considera que estos requisitos se tendrán en cuenta en la redacción de los correspondientes proyectos de trazado y construcción.

Finalmente el Ayuntamiento de Cáceres señala la afección del proyecto a una zona de suelo urbanizable denominada El Majón contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana de su municipio en lo relativo a su acceso. Recuerdan su preferencia por la alternativa 2 ya que supone la separación de los tráficos de largo recorrido respecto de los locales. La Dirección General de Carreteras responde que conoce y ha evaluado las implicaciones de la citada afección, por lo que en el momento de solicitar la pertinente autorización establecerán las condiciones de acceso en función del estado administrativo del expediente.

En su informe de enero de 2011, el promotor concluye que los organismos especializados, tanto de la administración autonómica, como de la administración general, coinciden en identificar la Alternativa 1 como mejor solución al problema planteado, al no afectar a espacios de la Red Natura 2000, ni a espacios naturales protegidos así como a hábitats de interés comunitario y suponer además una menor fragmentación del territorio ya que utiliza en mayor medida el corredor de la carretera existente (N-521), discurre al sur del ferrocarril, evitando nuevas afecciones y la desconexión entre la ZEPA Complejo de los Arenales y el LIC Embalse del Lancho.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, en sendos informes de mayo 2010 y febrero de 2011, indica que la Alternativa 1 posee mayor viabilidad ambiental que la alternativa 2, al generar menor fragmentación de hábitats y evitar que la ZEPA Los Arenales quede talmente rodeada por vías de comunicación; así mismo informa que no es probable que el proyecto tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la Red Natura 2000. La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la misma Consejería concluye que, desde el punto de vista ambiental, es más favorable la Alternativa 1, por utilizar en mayor medida el corredor de la carretera existente (N-521) y discurrir al sur del ferrocarril actual, evitando nuevas afecciones, así como la fragmentación entre los dos espacios de la Red Natura 2000: la ZEPA Complejo de los Arenales y el LIC Embalse del Lancho. Asimismo indica, respecto al trazado de la alternativa 1, que deben estudiarse algunos ajustes para minimizar posibles afecciones ambientales: desplazamiento hacia el este del semienlace de

Malpartida de Cáceres para evitar afecciones a una charca, así como el ajuste de trazado hacia el norte o el sur, entre los PP.KK. 5+400 a 6+200, para evitar afecciones a una zona de vaguada, afloramientos y vegetación.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Extremadura, en informe de marzo de 2011 (recibido en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en junio de 2011) considera que varios yacimientos arqueológicos podrían sufrir afección directa: los yacimientos Fuente de las Mozas, Las Cuatro Hermanas y Zafrilla en el término municipal de Malpartida de Cáceres, así como otro yacimiento romano sin denominación en el término municipal de Cáceres. También considera que son susceptibles de afección indirecta los yacimientos Dehesa de los Estantes y Canchal de los Ladrones, ambos en el término municipal de Malpartida de Cáceres. Por ello, indica la necesidad de que el proyecto de ejecución definitivo incluya el informe con las medidas determinadas por esta misma Dirección General elaboradas a partir de los resultados de una prospección arqueológica intensiva sobre el trazado de la alternativa escogida y sobre las zonas de préstamo, vertedero, acopio, instalaciones auxiliares, etc. necesarias para la obra.

No se tiene conocimiento de respuesta del promotor a los desplazamientos solicitados por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Extremadura, ni respecto a las posibles afecciones a los yacimientos arqueológicos señalados por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—Según el estudio de impacto ambiental revisado que incluye la documentación adicional posterior, en la alternativa 2 el impacto presenta una mayor extensión, siendo superiores las molestias derivadas de la generación de polvo y ruido sobre la vegetación y la fauna, al discurrir su trazado por áreas de mayor biodiversidad y menos antropizadas que la alternativa 1. Además la alternativa 2 presenta dos tramos de 680 m y 1400 m donde sería necesario proceder a realizar voladuras, mientras que en la alternativa 1 sólo se requiere en un tramo de 1.400 m. En cuanto a ocupación del territorio, la alternativa 2 presenta casi el doble de superficie ocupada que la alternativa 1. La alternativa 2 requiere un mayor número de obras de drenaje transversal al atravesar un número superior de vaguadas. La probabilidad de que aparezcan fenómenos de inestabilidad es mayor en la alternativa 2 puesto que posee mayores alturas de taludes de desmorte. En la alternativa 1 no se producirían las alteraciones en la cubierta vegetal de las unidades de vegetación principales como son las zonas subestépicas de gramíneas y anuales (*Thero-Brachypodietea*) y el encinar adehesado, mientras que la alternativa 2 afectaría a 47,9 ha de dicho hábitat y a 21,7 ha de encinar adehesado. La alternativa 2 sería más impactante para la fauna por afectar al límite sur del área de campeo de avutardas y buitre negro del Casar de Cáceres, así como al área de nidificación de alimoche próxima al Complejo de los Arenales y al Complejo Lagunar de las Casas del Majón. Otra afección relevante señalada por el estudio es el efecto barrera que supondrá para el libre desplazamiento de las poblaciones de nutria el funcionamiento de la variante, identificando el estudio el tramo situando entre el p.k. 7+000 y el p.k. 7+700 de la Alternativa 2 como el de mayor impacto para la nutria. En contraposición, la Alternativa 1 discurre por un área más antropizada y coincidente en buena parte con la actual carretera N-521, pudiendo afectar únicamente a zonas de concentración de cigüeña blanca. La ejecución de la alternativa 2 haría que la ZEPA ES0000410 Complejo de los Arenales quedase rodeada por vías de comunicación, mientras que con la alternativa 1 solo se podría afectar indirectamente a la zona sur de este espacio.

En el estudio de impacto ambiental se realiza una valoración cuantitativa por la que se obtienen los valores de impacto global para las dos alternativas, descartando la alternativa 0 por no solucionar el problema de circulación actual. El citado estudio concluye que las dos alternativas son aceptables desde el punto de vista ambiental por no presentar ninguna de ellas un impacto crítico sobre algún factor, si bien tendría menos

impacto la alternativa 1 que la alternativa 2. No obstante, el análisis multicriterio del estudio informativo considera más ventajosa la Alternativa 2 desde el punto de vista funcional y territorial, por lo que inicialmente el promotor propone la alternativa 2 como alternativa elegida. Por otra parte, la Dirección General de Medio Natural y la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura consideran, desde el punto de vista ambiental, más favorable la alternativa 1, ya que utiliza en mayor medida el corredor de la carretera existente de la N-521, discurre al sur del ferrocarril evitando nuevas afecciones y la fragmentación entre dos espacios de la Red Natura 2000, la ZEPA ES0000410 Complejo Los Arenales y el LIC ES4320064 Embalse del Lancho.

En conclusión, debido a que el promotor considera que las dos alternativas planteadas resuelven satisfactoriamente los objetivos de la actuación y a que las distintas administraciones ambientales señalan como más conveniente la alternativa 1, finalmente el promotor acaba proponiendo ésta como alternativa elegida.

4.2. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor.—De acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental y la documentación adicional remitida, los principales impactos y medidas propuestas de la Alternativa 1 se exponen a continuación:

4.2.1 Ruido: El estudio acústico concluye que, tanto en la situación pre-operacional como con la variante en funcionamiento, las únicas edificaciones afectadas por niveles sonoros superiores a los objetivos de calidad acústica (Real Decreto 1367/2007, Ley 37/2003) son las cercanas a la carretera N-521 pertenecientes al núcleo urbano de Malpartida de Cáceres y urbanizaciones aledañas. En el estudio se indica que actualmente las viviendas situadas a menos de 20 metros de dicha vía están expuestas a los valores límite, y se estima que en el horizonte temporal de 2042 esta distancia aumentará hasta los 35 m debido al incremento del tráfico que atraviesa la población y no al impacto sonoro de la variante objeto del proyecto. En consecuencia, en el estudio de impacto ambiental de la variante no se plantea ninguna medida correctora en estas zonas y se considera que con la realización del proyecto se disminuye el nivel de ruido y se mejora la calidad del aire en la población de Malpartida de Cáceres, puesto que desvía el tráfico del núcleo de población. Respecto a las áreas afectadas por la variante, el estudio concluye que solamente en la zona de nuevo desarrollo urbanístico «El Majón» se podrían alcanzar los valores límite. Por ello, se define en esta zona una franja de servidumbre acústica utilizando los niveles sonoros estimados para el año horizonte 2042 y el valor límite establecido en el R.D. 1367/2003. El límite aplicable es el de sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial en periodo nocturno para nuevas infraestructuras, siendo esta situación la más desfavorable y que garantiza que las viviendas no estarán sometidas a más de 50 dB(A) durante dicho período.

4.2.2 Geomorfología, edafología y usos del suelo: La alternativa seleccionada ocupará una superficie de 134 ha, de las cuales 12,6 ha son forestales, otras 7,7 ha están destinadas a la extracción de áridos y el resto es de baja calidad agronómica, fundamentalmente con uso ganadero. El estudio propone como medidas correctoras el jalonado de la zona de ocupación de la obra, incluidas instalaciones auxiliares y viario, así como de las zonas de alto interés faunístico o con presencia de arbolado; la recuperación, acopio, traslado, mantenimiento y reposición del suelo fértil, etc. Debido a que el balance de tierras es deficitario en 303.214 m³, se requerirán zonas de préstamos, proponiéndose en el estudio las que ya se habilitaron para la construcción de las Autovías de Trujillo - Cáceres (A-58) y de la Ruta de la Plata (A-66), en concreto Los Arenales, El Majón y El Millar. Se indica que todo el volumen de los desmontes será utilizable como relleno, por lo que, en principio no serán necesarios vertederos. El estudio incluye también un listado de canteras y graveras en explotación en la zona, autorizadas y con plan de recuperación aprobado (con seguridad, al menos El Millar y Los Arenales no figuran en el mismo). Para la ejecución de la obra será preciso realizar voladuras entre los pp.kk. 4+400-5+800.

4.2.3 Hidrología e hidrogeología: Los cauces más importantes atravesados por la alternativa seleccionada son el arroyo del Tallón, el regato del Majón y el arroyo del Lugar.

El estudio prevé la impermeabilización del suelo del parque de maquinaria con una solera de hormigón que drene a un depósito estanco, donde se depositarán los limos, aceites y grasas para su posterior gestión, las aguas procedentes del lavado de hormigoneras y demás maquinaria serán evacuadas a una balsa ubicada dentro de las instalaciones auxiliares situadas en el p.k. 2+300 para su tratamiento. Para evitar la formación de turbidez se procederá a la pronta revegetación de taludes y la instalación de las obras de drenaje no se realizará en las épocas más lluviosas, restringiéndose el tránsito de maquinaria sobre los cauces cuando éstos presenten circulación de agua. Con objeto de sedimentar los elementos finos en suspensión, se incluye como medida correctora la instalación y mantenimiento de barreras de balas de paja que intercepten las aguas procedentes de movimientos de tierra y de las cimentaciones de estructuras que viertan a cauces naturales. A la hora de realizar movimientos de tierras en las proximidades de los márgenes fluviales, los acopios de materiales excavados se situarán alejados del cauce en cualquier circunstancia, manteniéndose fuera de una franja de seguridad de al menos 20 m. Se realizará una protección de desagües para disipar la energía del agua y evitar la erosión. Las paredes y fondos de los canales serán cubiertos con un enchado de piedra.

4.2.4 Vegetación: La alternativa 1 no afectará a las zonas subestépicas de gramíneas y anuales (*Thero-Brachypodietea*) ni al encinar adhesionado, afectándose únicamente, según el estudio, a 10,6 ha de matorral, 2 ha de repoblación, 139,2 ha de pastizal y 24,3 ha de cultivos. Como medidas preventivas y correctoras el estudio indica que únicamente se desmontará la vegetación natural tanto de porte arbóreo como arbustivo estrictamente necesaria para la ejecución de las obras, y que la pérdida de vegetación arbórea será compensada con la plantación de 10 pies de especies autóctonas por cada uno talado, plantándose en los enlaces y pies de los terraplenes. Todos los taludes y superficies denudadas serán hidrosemebrados y revegetados con flora autóctona tanto de porte arbóreo como de matorral.

4.2.5 Fauna: El estudio estima que, respecto a las aves, la mayor incidencia se producirá durante las obras sobre las zonas de concentración de cigüeña blanca situadas en las colas del Complejo de los Arenales y del Complejo Lagunar de las Casas del Majón. La posible afección al área marginal de campeo y alimentación de avutarda y buitre negro, así como a la zona de nidificación de alimoche del Complejo los Arenales la considera más probable en el caso de ejecución de la Alternativa 2. No obstante, como medida correctora el estudio establece la paralización de voladuras y grandes movimientos de tierra durante el periodo de cría de las especies de mayor interés en la zona, concretamente del 1-15 de marzo al 15 de julio en todo el tramo. El estudio indica que en el caso del área de campeo del buitre negro el periodo de restricciones abarcará desde 1 de febrero a 15 de septiembre, pero no es probable que exista actividad en esa zona si se ejecuta la Alternativa 1. El estudio asimismo indica que no se realizarán trabajos nocturnos con profusión de luces y emisión de ruidos. El estudio señala la posible utilización de los hábitats ligados al Complejo de los Arenales como corredor para mamíferos de tamaño medio en sus desplazamientos hacia la Sierra de San Pedro y la presencia de anfibios y reptiles, destacando el galápago leproso, pero considera que el posible incremento del efecto barrera de la nueva infraestructura, así como de la mortalidad por atropello queda solventado con las obras de drenaje transversal proyectadas y con su acondicionamiento como pasos de fauna. Concretamente prevé la adaptación como pasos de fauna de un drenaje trasversal (p.k. 2+060), dos pasos sobre la autovía (pp.kk. 4+700 y 6+295) y uno bajo ella (p.k. 8+708), así como el vallado perimetral de la variante y la instalación de dispositivos de escape para la fauna.

4.2.6 Espacios Protegidos: El estudio considera que la posible afección indirecta a la ZEPA ES0000410 Complejo de los Arenales y al humedal catalogado Complejo Lagunar de las Casas del Majón se produciría durante las obras al perjudicarse su fauna asociada, pero considera suficiente la restricción de las actuaciones más impactantes durante la época de reproducción y cría.

4.2.7 Paisaje: El estudio considera que el impacto paisajístico de las obras será notoriamente minimizado mediante las medidas correctoras definidas: minimización de la ocupación del territorio; desmantelamiento de instalaciones y viales de obra incluyendo rehabilitación morfológica, descompactación del suelo y revegetación de las zonas denudadas o compactadas por el movimiento de maquinaria; restauración de las zonas de préstamos; reperfilado de taludes y revegetación, etc.

4.2.8 Patrimonio: El estudio indica que la alternativa seleccionada no afecta a ningún yacimiento arqueológico catalogado en la Carta Arqueológica de Extremadura; no obstante la información facilitada en 2011 por la Dirección General de Patrimonio Cultural apunta la posible afección directa e indirecta a algunos yacimientos arqueológicos. El estudio indica que se realizará una prospección superficial de la alternativa seleccionada y 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. La variante invadirá el Cordel de Malpartida a Aliseda de la Zagala y la Colada del Camino de la Luz, estando estas dos vías ocupadas en la actualidad por las carreteras N-521 y la EX-207 en los puntos de afección, por lo que en el estudio el promotor estima que no será necesario proceder a su reposición, pudiéndose utilizar para el tránsito de los animales la vía de servicio.

5. Condiciones al proyecto

5.1 Ajustes de trazado. Medidas preventivas y correctoras.—Con el fin de complementar las medidas preventivas y correctoras establecidas por el promotor y garantizar la mínima afección a los elementos del medio, el proyecto constructivo deberá incluir los siguientes condicionantes para la ejecución de la alternativa 1:

5.1.1 Ajustes de trazado:

5.1.1.1 Se desplazará hacia el este el enlace de Malpartida de Cáceres del p.k. 3+000 lo necesario para garantizar la no afección a la charca existente a la altura del p.k. 3+100 (ni con los ramales del enlace ni con las reposiciones de caminos, ni durante las obras). Con este mismo objetivo, se desplazará el trazado previsto hacia el sur de forma que en este último tramo la superficie ocupada por el ramal bidireccional y el camino repuesto coincidan con la superficie ocupada actualmente por la carretera.

5.1.1.2 Considerando la dificultad de minimizar simultáneamente la afección a una zona de vaguada, afloramientos y vegetación, mediante un pequeño ajuste de trazado entre los pp.kk. 5+400-6+200, tal como solicita la Consejería de Industria Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, el ajuste final del trazado en esta zona se estudiará en coordinación con la citada Consejería para identificar los objetivos prioritarios en función de su valor natural y buscando el mínimo impacto.

5.1.1.3 Si finalmente fuera necesario adoptar el ajuste de trazado contemplado en la documentación adicional (desplazamiento hacia el norte de un máximo de 50 m entre los pp.kk. 6+000-8+000) solicitado por el Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres se requerirá la conformidad de la citada Consejería tanto respecto al desplazamiento final como a la reposición de la charca.

5.1.2 Instalaciones auxiliares, caminos de obra, préstamos y vertederos. Limitaciones temporales:

5.1.2.1 Para la ubicación de las instalaciones auxiliares de obra se utilizarán preferentemente las áreas afectadas por los enlaces sin que esto justifique el sobredimensionamiento de ninguno de ellos. En ningún caso la superficie destinada a estos fines será mayor de una hectárea. Asimismo, en ningún caso ocuparán suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de arroyos, zonas de interés arqueológico o zonas de elevado valor arqueológico o paisajístico; y cumplirán con las condiciones de impermeabilización del suelo, recogida y tratamiento de aguas, etc.

5.1.2.2 Sólo se podrá acceder a las zonas de obra, instalaciones auxiliares y préstamos a través de caminos existentes o de la propia traza.

5.1.2.3 Para los préstamos necesarios para la obra se utilizarán explotaciones mineras ya autorizadas y con plan de restauración aprobado. No se utilizarán las zonas de préstamo indicadas en el estudio de impacto ambiental que se encuentran dentro o en el entorno próximo a la ZEPA ni al Complejo Lagunar de Casa del Majón. En cualquier caso, únicamente podrán utilizarse aquellas explotaciones que cuenten con la preceptiva autorización legal en vigor para tales actividades, que cuenten con plan de restauración aprobado y acrediten haber realizado el correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

5.1.2.4 Además de las limitaciones respecto a las actividades de obra como voladuras, movimientos de tierra, desbroces, etc. establecidas en el estudio de impacto ambiental y ratificadas por la Junta de Extremadura (periodo inhábil 1 de marzo a 15 de julio), si finalmente fuera necesario utilizar como caminos de obra, incluidos los accesos a préstamos, caminos existentes próximos al área de nidificación de alimoche del Complejo de los Arenales, el periodo de limitación de actividades de obra se adelantará a finales de febrero y bajo la autorización de la Junta de Extremadura. En cualquier caso, una vez definidos en el proyecto de construcción los caminos de obra, instalaciones auxiliares, préstamos y, en su caso, vertederos, se consultará a la Junta de Extremadura sobre el ajuste del plan de obra y sus limitaciones temporales.

5.1.3 Protección del sistema hidrológico:

5.1.3.1 En el proyecto constructivo las obras de cruce con cauces naturales tendrán una sola luz para reducir el peligro de obstrucción y con unas dimensiones que respeten las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos de agua, así como que garanticen el paso de avenidas extraordinarias, considerando el incremento de luz necesario por su adaptación como paso de fauna.

5.1.3.2 Se prestará especial atención a las medidas de minimización de arrastres de sedimentos a los cauces y al control de posibles vertidos a las vaguadas afectadas por las obras. Las citadas medidas de protección se instalarán a pié de talud a lo largo de la longitud necesaria para proteger de arrastres de sedimentos a las charcas, lagunas o cursos de agua que se encuentran paralelos y próximos a la traza o que interceptan con ella. Se considerará especialmente el entorno del enlace Malpartida Este (pp.kk. 2+700-3+200 margen derecha).

5.1.3.3 Dado que la mayor parte del trazado atraviesa zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá profundizar en el estudio hidrológico del proyecto realizando, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Tajo, un análisis de detalle del posible efecto presa de la infraestructura teniendo en cuenta sus resultados en el diseño del drenaje transversal de la obra.

5.1.3.4 En los puntos de cruce con cauces, el proyecto definitivo deberá contemplar la restauración de los mismos en una longitud, tanto aguas arriba, como aguas abajo, que supere la zona de influencia de las obras. Se detallarán las acciones a ejecutar y su seguimiento, así como su presupuesto, para lograr la total recuperación ecológica de los cauces atravesados, especialmente los de los pp.kk. 3+100, 4+100-4+200 (regato Manjón), 6+050, 7+700, 8+7 (arroyo del Lugar), etc.

5.1.4 Protección de la fauna:

5.1.4.1 Se elaborará un calendario de obras con las distintas actividades a realizar especificando localización por punto kilométrico y las correspondientes limitaciones temporales de obras en consideración a los periodos críticos de la fauna de acuerdo con lo indicado en la condición 5.1.2.4.

5.1.4.2 Se revisará la propuesta de adecuación para la fauna de los pasos superiores e inferiores propuestos en el estudio, dando prioridad a aquellos que tengan menor tránsito y que estén más alejados de zonas antropizadas. En cualquier caso se deberá garantizar la continuidad de los pasos en las vías de servicio y caminos repuestos.

Se tendrá en cuenta, en el cálculo de dimensiones, la longitud total a atravesar (plataforma de la autovía, vías de servicio, etc) aunque vayan a construirse en distintas fases. Asimismo se deberá verificar la existencia de continuidad de los corredores en las zonas en las que vayan a adecuarse pasos.

En el vallado de la autovía deberá contemplarse, en los puntos donde se hayan identificado rutas de paso habitual de anfibios, el vallado específico para anfibios. Si el estudio previo denotara presencia de nutria en cauces atravesados por la Alternativa 1, se garantizará la existencia de una superficie de paso seca en las épocas de mayor pluviometría y cerramiento adecuado para evitar atropellos.

Se utilizarán marcos de 2 × 2 m en lugar de los tubos de 1,80 m previstos en el estudio informativo, con plataformas laterales secas en cualquier época del año.

El diseño de los pasos de fauna del proyecto constructivo se realizará de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, las «Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte» del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008). La definición y localización de los pasos deberá ser justificada mediante un estudio faunístico previo y la consulta al órgano competente de medio natural de la Junta de Extremadura de las medidas finalmente contempladas.

5.1.5 Protección del patrimonio cultural:

5.1.5.1 Se realizará la reposición de las vías pecuarias afectadas, en concreto del Cordel de Malpartida a Aliseda de Azagala, reponiendo los tramos que fueron ocupados por la carretera N-521 y los afectados por la variante, según los artículos 34 y 35 del Decreto 49/2000, de 8 de marzo, que establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura, de tal manera que el tránsito de animales quede independizado de las vías de servicio de la autovía y quede asegurada la idoneidad de los itinerarios para el resto de usos compatibles y complementarios. Se remitirá el proyecto de construcción y la cartografía digital de reposición de los terrenos y los nuevos trazados al órgano competente de la Junta de Extremadura.

5.1.5.2 Los yacimientos arqueológicos señalados como afectados directamente por la Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Extremadura parecen, de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, algo distantes. No obstante, con anterioridad al proyecto de construcción, se realizará una prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en toda la zona de afección, áreas de acopios y préstamos. Con los resultados de la misma se propondrán, en su caso, las medidas necesarias para la protección del patrimonio cultural. El informe de este estudio se remitirá a la antes citada Dirección General para su aprobación. El promotor incorporará al proyecto constructivo todas las medidas correctoras que establezca dicha Dirección General.

Si durante los trabajos de seguimiento se detectara la presencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por las actuaciones derivadas del proyecto, se procederá a la paralización inmediata de las obras en la zona de afección y, previa visita y evaluación por parte de técnicos de la Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Extremadura, se procederá a la excavación completa de los hallazgos localizados.

5.2. Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El estudio de impacto ambiental esboza un programa de vigilancia ambiental, cuyo objetivo es realizar un seguimiento y control de los impactos y garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas, protectoras y correctoras propuestas y el control de las afecciones que puedan aparecer con la ejecución de las obras.

Dicho programa de vigilancia ambiental deberá desarrollarse e incluir, al menos, los siguientes controles:

Controles previos a la ejecución: Comprobación de la incorporación al proyecto de las medidas correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración de impacto ambiental, especialmente las relativas a:

Reconocimiento del terreno e identificación y localización de los impactos previstos, así como identificación y localización de las zonas en donde se van a hacer los controles.

Control del replanteo. Especialmente ajuste de trazado expuesto en el punto 5.1.1.1.

Localización y control de la zona de instalaciones auxiliares.

Control de la ubicación y explotación de las zonas de préstamo, vertederos si finalmente fueran necesarios y acopios.

Control de los caminos de obra.

Calendario de obras, limitación de actividades por tramos debido a la fauna.

Control del jalonamiento de la zona de ocupación del trazado y de las instalaciones auxiliares. Localización y control de los caminos de obra.

Vigilancia durante la ejecución de las obras: Se centrará en verificar la correcta ejecución de las obras en lo que respecta a las especificaciones con incidencia ambiental y a las medidas preventivas y correctoras, además de vigilar la posible aparición de impactos no previstos.

Las medidas de seguimiento durante la fase de obras se dirigirán a los siguientes aspectos:

Control del replanteo y jalonamiento.

Control del plan de rutas y señalización de las obras. Control de los caminos de acceso a las obras.

Control de la emisión de polvo y partículas.

Control de préstamos, vertederos (en su caso) y acopios.

Control y seguimiento de la calidad de las aguas superficiales.

Control y seguimiento de los sistemas de retención de sedimentos.

Control de las obras de drenaje.

Control de la protección de la vegetación.

Control de la protección de la fauna. Control del cumplimiento de las limitaciones temporales y espaciales de actividades de obra.

Control de la no afección indirecta a los valores naturales que motivaron la designación de la ZEPA.

Control de la gestión de la tierra vegetal.

Control y seguimiento de las medidas de restauración paisajística. Si finalmente se efectuara desplazamiento contemplado en la condición 5.1.1.3. control y seguimiento de la reposición de la charca afectada parcialmente. Especialmente se vigilarán las zonas próximas a los pp.kk. 2+700-3+200, 5+000-7+000.

Control de la protección del patrimonio arqueológico.

Control del movimiento de maquinaria.

Control de la gestión de residuos.

Control del desmantelamiento de instalaciones y limpieza de la zona de obras.

Vigilancia durante la fase de funcionamiento: Durante al menos dos años se efectuarán como mínimo los siguientes controles:

Control de las obras de drenaje y de la calidad de las aguas.

Control de los niveles acústicos.

Seguimiento y control de las medias de restauración paisajística.

Durante la fase de obras se establecerá un sistema de vigilancia que garantice la ejecución de las medidas definidas en el proyecto de construcción y en la presente declaración estableciéndose una serie de parámetros a controlar, los umbrales admisibles.

Los informes derivados del programa de vigilancia ambiental quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

Además, el promotor deberá explicar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «Boletín Oficial del Estado» en el que se publica la DIA.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del estudio informativo Variante de Malpartida de Cáceres N-521 de Trujillo a Portugal por Valencia de Alcántara, Malpartida de Cáceres (Cáceres) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 26 de septiembre de de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

