

de 18 de diciembre, de Ordenación de las Telecomunicaciones («Boletín Oficial del Estado» número 291, del 4), expido el presente certificado.

Madrid, 23 de febrero de 1993.—El Director general de Telecomunicaciones, Javier Nadal Ariño.

**13579** RESOLUCION de 5 de abril de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-430, Badajoz-Valencia por Almansa. Tramo Río Guadiana-Puerto de Los Carneros (Badajoz), puntos kilométricos 167 a 191,305, de la Dirección General de Carreteras.

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, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 5 de abril de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

**DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CARRETERA N-430, BADAJOZ-VALENCIA POR ALMANSA. TRAMO RIO GUADIANA-PUERTO DE LOS CARNEROS BADAJOZ, PUNTOS KILOMETRICOS 167 A 191,305 DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS**

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

Conforme al artículo 13 del Reglamento citado, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 8 de mayo de 1990 la memoria-resumen, a la Dirección General de Política Ambiental, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El objeto de este Estudio Informativo es la definición de un tramo interrumpido de la carretera N-430 entre los puntos kilométricos 167 y 191,305, con objeto de mejorar las comunicaciones entre la región extremeña y el levante, sin necesidad de pasar por Madrid.

Se contemplan nueve soluciones de trazado denominadas: «Alternativa a», «Alternativa b.1», «Alternativa b.2», «Alternativa b.3», «Alternativa c.1», «Alternativa c.2», «Alternativa d.1», «Alternativa d.2» y «Alternativa e», todas ellas dentro del cuadrilátero formado por las poblaciones de Casas de Don Pedro, Talarrubias, Fuenlabrada de los Montes y Herrera del Duque.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

Elaborados por la Dirección General de Carreteras el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, fueron ambos sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 30 de agosto de 1990, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 2 de abril de 1991, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el Estudio de Impacto Ambiental, y el expediente de información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del Estudio Informativo. Los aspectos más destacados del estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública del Estudio de Impacto, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el R.D.L. 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1

y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, fórmula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de la carretera N-430 Badajoz-Valencia por Almansa. Tramo río Guadiana-Puerto de los Carneros (Badajoz). Pp.kk. 167,0 a 191,305 (Badajoz).

**Declaración de impacto ambiental**

Examinada la documentación remitida, se considera de entre las soluciones presentadas la denominada alternativa C.1 como la más viable desde el punto de vista ambiental, debiendo optimizarse su proyecto mediante el cumplimiento de las siguientes condiciones:

**1. Protección del sistema hidrológico**

Con objeto de mantener inalteradas las características del cauce del río Guadiana, así como las de los arroyos y demás líneas de drenaje cruzadas por la carretera, no se verterán materiales ni se localizarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que se pueda afectar al sistema fluvial.

En particular, en la construcción del puente sobre el río Guadiana, se tendrá en cuenta que la franja de afección se mantenga en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

Asimismo, dada la alta calidad del agua en esta zona, que constituye un hábitat de especies de elevado interés faunístico, no se verterán al cauce aceites, grasas o materiales sobrantes, debiendo realizarse un análisis previo que determine el modo de operar más adecuado para la construcción del puente sobre el río Guadiana, de manera que se minimice el aporte de sólidos en suspensión a las aguas. En todo caso si se precisaran accesos provisionales sobre el cauce, se realizarán con pedraplén.

**2. Protección a la fauna**

Dado que el área donde se inserta el proyecto constituye un enclave de gran interés faunístico, tal como se indica en los informes del ICONA y ADENEX, se elaborará un estudio complementario sobre la presencia y movimientos de las especies protegidas presentes en la zona. El citado estudio, se referirá especialmente a las aves rapaces, nocturnas y diurnas, planeadoras, zancudas; y mamíferos (nutria, ciervo y jabalí). Y desarrollará los aspectos relativos a poblaciones faunísticas presentes en la zona, tanto permanentes como migratorias; distribución espacial de dichas poblaciones; épocas de cortejo; épocas de cría; movimientos migratorios, y zonas de paso.

A partir de la información proporcionada por el estudio, en la elaboración del proyecto de construcción, se incluirán prescripciones para minimizar los riesgos sobre las especies inventariadas, entre ellas:

Calendario de ejecución de obras donde se contemple la realización fuera de época de cría de las actividades más ruidosas, tales como voladuras y movimiento de maquinaria pesada y de tierras. (Se considera que el período de cría abarca como mínimo los meses de enero a julio, ambos incluidos).

Soluciones de paso para la fauna.

Zonas en las que debe moderarse el ruido de explotación de la vía con medidas adecuadas, entre las que se contemplará la dotación de pavimentos antirruído.

**3. Elaboración de un estudio de paisaje**

Ante la escasa documentación paisajística que presenta el estudio de Impacto Ambiental y constituyendo el paisaje un elemento fundamental a tener en consideración en la planificación de determinadas actividades que conlleva el proyecto, tales como la optimización de los criterios de diseño de revegetación en zonas de alta fragilidad, y la determinación de la ubicación óptima de vertederos, se elaborará, con carácter previo la redacción del proyecto de construcción, un estudio en el que se inventarien y se describan las zonas paisajísticamente más sensibles; se analice la fragilidad visual y las calidades intrínsecas del paisaje, y se propongan las adecuadas medidas de integración paisajística.

**4. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra**

Se redactará un proyecto para la ejecución de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el capítulo 7, del Estudio de Impacto Ambiental y al estudio a que se refiere la condición 3 de esta declaración.

El citado proyecto incluirá el detalle y el adecuado dimensionamiento técnico y económico de las medidas de esta naturaleza relativos al tramo

a acondicionar de la C-413, donde se prevén la ejecución de grandes desmontes y terraplenes; de las necesarias para la protección de los cauces de agua, especialmente del río Guadiana; las de revegetación de taludes en desmonte y terraplén con especies autóctonas; así como la delimitación de los terrenos, localización y correspondientes medidas para las zonas utilizadas para escombreras y vertederos, tránsito de maquinaria, almacén de materiales, plantas de hormigonado y asfaltado, parque de maquinaria; y canteras, graveras y zonas de préstamo, indicando la forma de explotación y los volúmenes a extraer en cada caso.

Las escombreras se ubicarán preferentemente en graveras y canteras abandonadas o en otras zonas donde interese aportar relleno y que vayan a ser recuperadas posteriormente.

Además, dado que la presencia de la carretera incrementará la posibilidad de incendios, se repoblará el borde inmediato a la misma con especies vegetales de baja combustibilidad manteniendo el suelo limpio de broza.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto, se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del Acta de Recepción Provisional de la Obra.

##### 5. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el condicionado de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones, y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberá remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá un sistema de seguimiento y control de la mortandad de vertebrados en carretera que, deberá aportar durante los dos primeros años de explotación de la vía los datos más relevantes de los animales muertos encontrados (especie, edad y sexo), y los correspondientes puntos kilométricos con objeto de adecuar los elementados de protección pertinentes en los puntos conflictivos que se detecten.

Entre los informes a remitir, figurarán los siguientes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras: Descripción de las actuaciones ejecutadas relativas a defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.

Anualmente y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras: Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 4.

Anualmente, y durante dos años, desde la emisión del acta de recepción provisional de la obra: Resultados a la fecha del sistema de seguimiento y control de la mortandad de animales.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Política Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

##### 6. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y descripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece como necesaria, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio sobre la presencia y movimientos de especies protegidas a que se refiere la condición 2.

Estudio de paisaje a que hace referencia la condición 3.

Proyecto a que hace referencia la condición 4.

Madrid, 5 de abril de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Consultados y respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Extremadura .....	X
Presidencia de la Junta de Extremadura .....	X
Agencia Medio Ambiente de Extremadura .....	X
ICONA .....	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana .....	X
Instituto Univ. Estudios de Desarrollo Regional .....	—
Servicio de Investigación Agraria (Consejería de Agricultura y Comercio de la Junta de Extremadura .....	X
Cátedra de Botánica de la Facultad de Ciencias de Extremadura .....	X
Diputación Provincial de Badajoz .....	—
Ayuntamiento de Fuenlabrada de los Montes .....	X
Ayuntamiento de Herrera del Duque .....	—
Ayuntamiento de Talarrubias .....	—
Ayuntamiento de Casas de Don Pedro .....	—
ADENEX .....	X
GEXAN .....	—
CEPA .....	—
Asociación de Estudios y Actividades Comarcales (ADEACO) .....	X

La respuesta del ICONA fue la siguiente: Cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, las siguientes observaciones:

Aguas abajo de la presa del embalse de García Sola o Puerto Peña, zona húmeda de importancia nacional, se extiende una zona de especial protección para las aves (ZEPA), declarada en virtud de la directiva 79/409/CEE, denominada embalse de Orellana y Sierra de Pela, cuyo límite oriental es marcado por la carretera local que enlaza la presa con Talarrubias. Este espacio natural ha sido incluido, asimismo, en el proyecto Biotopos/Corine, por ser uno de los cinco sitios más importantes de la región para la especie *Ciconia nigra*. Precisamente, junto a la presa destaca una importantísima buitrería en la que anidan, además del Buitre Leonado (*Gyps fulvus*), Cigüeña Negra (*Ciconia nigra*), Águila Real (*Aquila chrysaetos*) y Águila Perdicera (*Hieraetus fasciatus*).

Además, las sierras de La Chimenea, Puerto Peña, Golondrinos y El Escorial son de un destacado valor natural, ya que constituyen una significativa representación del ecosistema mediterráneo, y albergan varias poblaciones de especies faunísticas entre las que se encuentra el Lince (*Lynx pardina*), el Águila Real y Águila Perdicera. Todas las especies anteriormente citadas han sido incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, regulado mediante el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, siendo el Lince y la Cigüeña Negra catalogados «en peligro de extinción».

Con objeto de no alterar significativamente esta importante área natural, se sugiere que las alternativas de trazado a, d1, d2 y e, sean descartadas del proyecto, por incidir directamente en área de enclaves de más alto valor natural que el resto.

Por otra parte, se aconseja utilizar la carretera existente sobre la presa, a fin de evitar las obras del viaducto en el ámbito de la ZEPA, siempre y cuando los impactos de ruido, movimientos de tierra, residuos, etc., derivados de su acondicionamiento, no afecten a la colonia de nidificación referida anteriormente. El trazado subsiguiente con menor repercusión sobre el medio debería discurrir por el pie del monte o territorios más meridionales de la cara sur de la sierra de El Escorial, posiblemente correspondiente a las alternativas b.2, b.3 o algún trazado intermedio entre las b.2, b.3 y las c.1, c.2.

Los aspectos más significativos contenidos en las restantes respuestas fueron:

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura: Informa favorablemente la alternativa c.1.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana: Se centra en las potenciales afecciones a la presa del embalse de García Sola, el Canal de las Dehesas y el embalse de Orellana, en relación con posibles impactos físicos así como afecciones de tipo visual. Prefiere la alternativa a, que es la que se aleja más de la presa.

ADENEX: Aporta datos interesantes del marco geográfico y referencias de estudios, instituciones que avalan la importancia de la zona, así como documentación relativa a especies en peligro de extinción o de interés

especial, y zonas sensibles al desarrollo del proyecto desde el punto de vista faunístico.

Realiza también un análisis ambiental de las alternativas consideradas, aconsejando rechazar la e, d.1, d.2 y b.1; y establece como orden de menor a mayor adecuación desde el punto de vista ambiental, las alternativas a, b.2, c.2 y c.1.

La Asociación de Estudios y Actividades Comarcales (ADEACO): Sugiere rechazar las alternativas d.1, d.2 y e; propone como mejor solución la alternativa a y en su defecto la b.1, en razón a su alejamiento de la presa y del poblado del embalse de García Sola. Sugiere la posibilidad de estudiar un túnel por el Puerto de los Carneros como otra alternativa al trazado propuesto.

## ANEXO II

### Descripción de las soluciones del proyecto

Se plantean nueve soluciones, con la siguiente denominación y características:

**Alternativa a:** Consiste en la denominada solución Casas de Don Pedro Talarrubias. Se deriva de la carretera N-430 a la altura de la población de Casas de Don Pedro y, mediante una pequeña variante, se incorpora a la carretera local que une dicha localidad con Talarrubias, acondicionándose dicho tramo. Se incluye un nuevo puente sobre el Guadiana que sustituye al actual. Al llegar a las proximidades de Talarrubias se proyecta una variante por el norte que evite entrar en la población, enlazándose con la carretera C-413, de Talarrubias a Fuenlabrada de los Montes, que se acondiciona. La longitud de nuevo trazado es de 7,1 kilómetros y la de acondicionamiento de 31,9 kilómetros.

**Alternativa b.1:** Parte de la N-430, unos 1.200 metros antes de la presa de García Sola, y discurre por la cuenca del arroyo Horadado atravesando el río Guadiana, con una gran estructura de 1.400 metros. Llega a la C.413 siete kilómetros antes del Puerto de los Carneros. Su longitud es de 17,5 kilómetros de acondicionamiento y 14 kilómetros de nuevo trazado.

**Alternativa b.2:** parte de las cercanías de la Presa de García Sola y cruza el Guadiana con una estructura de 1.400 metros. Enlaza con la C-413 en el mismo punto que la solución anterior. Su longitud es de 17,5 kilómetros de acondicionamiento y 10 kilómetros de nuevo trazado.

**Alternativa b.3:** Es idéntica a la b.2, pero cruza el río Guadiana por la Coronación de la Presa de García Sola.

**Alternativa c.1:** Nace en el punto kilométrico 167,0 de la carretera N-430, próximo a la presa de García Sola, cruzando el río Guadiana con una estructura de 800 metros, discurre por la ladera sur de la Sierra de El Escorial hasta el Puerto de los Carneros, donde se une a la C-413 que se acondiciona, hasta alcanzar de nuevo a la CN-430 en el punto kilométrico 191,305. La longitud del tramo es de 23 kilómetros, de los que 10 kilómetros son de acondicionamiento.

**Alternativa c.2:** Es idéntica a la solución anterior, excepto que pasa por la coronación de la Presa de García Sola. Tiene una longitud de 10,0 kilómetros de nuevo trazado y 17,5 kilómetros de acondicionamiento.

**Alternativa d.1:** Esta solución pasa por la coronación de la presa de García Sola; y discurre a través del valle del Arroyo Valmayor, desde donde continúa prácticamente en línea recta hasta interceptar a la C.503 a la altura del Puerto de los Carneros. Tiene una longitud de 14 kilómetros de acondicionamiento y 10,5 kilómetros de nuevo trazado.

**Alternativa d.2:** Coincide básicamente con la anterior excepto en un pequeño tramo intermedio. La longitud es de 14 kilómetros de acondicionamiento y 10 kilómetros de nuevo trazado.

**Alternativa e:** Cruza el río Guadiana por la coronación de la presa de García Sola, bordeando el embalse hasta las proximidades de la desembocadura del arroyo Valmayor. Continuando paralela al cauce del citado arroyo por el valle existente entre las sierras del Golondrino y del Escorial hasta interceptar en el tramo oriental a la C.413. Tiene 20,2 kilómetros de nuevo trazado y 5,1 kilómetros de acondicionamiento.

El Estudio Informativo selecciona como más recomendable la denominada alternativa c.1.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

**Contenido:** Indica que la red de drenaje está bien desarrollada. El río Guadiana es el cauce principal y sus afluentes inciden sobre él de forma ortogonal formando una red de tipo enrejado. La carretera proyectada al discurrir a media ladera sólo corta cauces de muy pequeña importancia, siendo los más destacados el Arroyo de Puerto Carnero, Arroyo Corchada y Arroyo Navaleño.

Por otro lado dice que dada la naturaleza del terreno, no se intercepta ningún acuífero subterráneo que sea preciso tener en cuenta.

Señala el Estudio que la flora es la típica del bosque mediterráneo, destacando en la encina. Hay una parte recientemente repoblada con coníferas. En las orillas de los arroyos, donde la presencia de humedad es constante, se desarrolla el Fresno, el sauce común y la mimbrera.

La fauna es rica y variada, sobre todo en las sierras situadas al Norte de la traza, encontrando refugio la cigüeña negra, la gineta y la nutria. En lo alto de los cantiles de la Sierra nidifican las rapaces, siendo de destacar la presencia de una colonia de buitres leonados.

Señala que la actividad económica de la zona es escasa y está basada fundamentalmente en la ganadería, completada con el cultivo de cereales donde el terreno lo permite.

El Estudio estima como preferible la Alternativa c.1, ya que presenta una mejor solución medioambiental respecto a fauna, flora y factores socio-culturales, identificando en ella como impactos significativos:

Los movimientos de tierra para la ejecución de desmontes, que en los puntos kilométricos 7,385; 17,766; 18,178; 19,551, y 21,686 tienen alturas de 12 de 17 metros; y para la ejecución de terraplenes, que en los puntos kilométricos 3,300 y 17,370, tienen alturas de 10 a 16 metros. Afección a la fauna, y en particular a aves rapaces y a la nutria.

**Análisis de contenido:** El estudio de impacto ambiental aporta una descripción geológica muy elemental sin definición de la geomorfología de la zona ni mención a áreas de erosión potencial o activa, o afecciones al régimen hídrico y calidad de las aguas. Adolece de cartografía de base. En la descripción tipológica de suelos apenas se hace mención de los usos potenciales de los mismos. La vegetación es analizada muy someramente, listando algunas especies indicadoras o codominantes, sin dar valoraciones cualitativas o cuantitativas.

El Estudio no menciona la existencia de una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), ni indica la importancia de las especies presentes en el área, muchas de ellas catalogadas de especial interés o incluso en peligro de extinción.

Por las causas anteriores no se valora adecuadamente la incidencia que el proyecto podría tener sobre las especies más sensibles. Así por ejemplo, no se analizan las necesidades en cuanto a hábitat para nidificación, alimentación y cría; las consecuencias de una mayor accesibilidad humana; o el impacto por atropello de animales.

De las 9 alternativas presentadas, desecha 3 por razones de coste, cuantifica las 6 restantes en una matriz, sin definir el criterio para obtener los valores numéricos que se adjudican, y termina comparando ambientalmente sólo 3 alternativas que considera las más favorables de entre estas 6. La identificación, descripción y cuantificación de impactos es confusa y no jerarquiza éstos ni distingue entre impactos significativos y no significativos.

Por las razones citadas, cabe colegir que inicialmente los criterios ambientales no se han barajado junto a los económicos y funcionales en la comparación de alternativas, habiéndose empleado éstos sólo para optimización ambiental de algunas de ellas.

El Estudio de Impacto Ambiental no define canteras ni zonas de préstamo y tampoco la ubicación de escombreras y vertederos.

El estudio no contiene un programa de Vigilancia Ambiental propiamente dicho, sólo da un esbozo del mismo.

## ANEXO IV

### Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Diputación de Badajoz.

Ayuntamiento de Garbayuela.

Ayuntamiento de Puebla de Alcocer.

Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

Los aspectos más significativos mencionados en las alegaciones son los siguientes:

La Diputación de Badajoz considera que la alternativa c.1 es la más adecuada al interés general.

Los Ayuntamientos de Garbayuela y Puebla de Alcocer estiman que la alternativa c.1 es la más conveniente desde el punto de vista del interés general y de los intereses de los municipios.