

## 2. Tienen derecho a ser beneficiarios de esta prestación:

Las personas que acrediten tener que hacer frente con sus únicos ingresos al mantenimiento del hogar habitual que compartían con el cónyuge o familiar que ha muerto y siempre que dependieran económicamente de éstos.»

- b) Suprimir la letra b) del apartado 6 del artículo 20.
- c) Introducir una nueva Disposición adicional segunda:

«Disposición adicional segunda.

La situación de dependencia económica que prevé el artículo 20.2 podrá entenderse cumplida cuando se haya causado derecho a una prestación periódica de algún sistema público de previsión que cubra la contingencia de muerte, sin perjuicio de que dicha presunción pueda ser destruida en base a los datos de que disponga el órgano competente para resolver.»

2. Que por el Ministro de Administraciones Públicas se comunique este Acuerdo al Tribunal Constitucional, para su conocimiento y efectos.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**8946**

*RESOLUCIÓN de 14 de marzo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante de Beas y Trigueros, carretera N-435 de Badajoz y Zafra a Huelva pk 205,800 a 218,800 (Huelva).*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a.1. del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, y procede formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del estudio informativo es la definición del trazado más adecuado para realizar una variante de las travesías de los núcleos urbanos de Beas y Trigueros de la carretera N-435, en la provincia de Huelva. Esta actuación está justificada por la elevada intensidad de tráfico (IMD) en las travesías urbanas de esta carretera con un alto porcentaje de vehículos pesados, con tendencia alcista en los seis últimos años y altos índices de accidentes, a lo que hay que unir la existencia de intersecciones semaforizadas con las retenciones y conflictos que ello conlleva.

La travesía tiene una longitud de unos 13 km y se plantea una carretera de dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes de 1,50 m, con limitación total de accesos de las propiedades colindantes y velocidad de proyecto de 100 km/h.

En el estudio de impacto ambiental y en la fase B del estudio informativo se han analizado 4 alternativas, seleccionadas entre las ocho analizadas en la fase A. Son las siguientes:

Alternativa 1: tiene una longitud de 18.505 m; discurre al este de las poblaciones y de la N-435. Se prevén cuatro enlaces, tres con la N-435 (origen, final e intermedio) y uno con la HV-5114.

Alternativa 4: tiene una longitud de 16.667 m, la más corta de las cuatro; discurre al oeste de Beas y al este de Trigueros, cortando la N-435. Se prevén tres enlaces, los tres con la N-435 (origen, final e intermedio).

Alternativa 7: tiene una longitud de 20.407 m, la más larga de las cuatro; discurre al este de Beas y al oeste de Trigueros, cortando la N-435. Se prevén cuatro enlaces, dos con la N-435 (origen y final), con la HV-5114 y con la HV-1413.

Alternativa 8: tiene una longitud de 17.777 m; discurre al oeste de las poblaciones y de la N-435. Se prevén tres enlaces, dos con la N-435 (origen y final) y uno con la HV-1413.

Las cuatro alternativas discurren por terreno llano o ligeramente ondulado.

Movimiento de tierras (m<sup>3</sup>):

Alternativa	Terraplén	Desmorte	Balance (D-T)
Alternativa 1.	589.621	673.431	83.810
Alternativa 4.	510.402	632.930	122.528
Alternativa 7.	909.606	395.105	-514.501
Alternativa 8.	681.056	496.905	-184.151

## 2. Elementos ambientales más destacados del entorno del proyecto.

El terreno es llano o con pendientes moderadas, con formas suaves sin graves problemas de erosión. En el ámbito por el que discurren las alternativas predominan los cultivos. Desde el sur, paisajes agrícolas de especies herbáceas y hacia el norte, tras pasar el núcleo de Trigueros, el paisaje cambia para prevalecer los cultivos de olivares, viñedos y cereales. Hacia el norte, tras pasar la localidad de Beas, se da paso a las dehesas de encinas y alcornoques, a zonas con pinos y eucaliptos, y luego a montes más transformados para aprovechamientos forestales.

Al este del núcleo urbano de Beas se encuentra el espacio denominado «Ruedo de Beas» incluido en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Huelva como «Paisaje agrario singular», al igual que el arroyo Candón situado al noreste de Beas. El primero de estos espacios engloba el área Importante para las Aves n.º 260 «Condado-Campiña».

## 3. Resumen del proceso de evaluación:

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

El 3 de noviembre de 2001 Dirección general de Carreteras remitió la memoria-resumen del proyecto para iniciar el procedimiento.

El 2 de abril de 2002 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comenzó el periodo de consultas a diversos organismos con el envío de la memoria-resumen. Los organismos consultados y los que han respondido son los siguientes:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Andalucía (Sevilla)	
Subdelegación del Gobierno en Huelva	
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	
Dirección General de Bienes Culturales. Viceconsejería de Cultura. Junta de Andalucía	
Dirección General de Carreteras. Viceconsejería de obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía	
Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico. Viceconsejería de Cultura. Junta de Andalucía	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Viceconsejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Secretaría General de Políticas Ambientales. Junta de Andalucía	X
Diputación Provincial de Huelva	
Instituto Geológico y Minero de España	
Sección de Ecología «La Rábida». Universidad de Sevilla	
A.D.E.N.A.	
Ecologistas en Acción	
F.A.T.	
S.E.O.	X
Sociedad Conservación de Vertebrados	
Andalus	
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	
Coordinadora Ecologista de Huelva	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de Beas (Huelva)	
Ayuntamiento de Trigueros (Huelva)	

En síntesis, el contenido ambiental de las respuestas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir informa que las obras no afectarán a su ámbito competencial.

La Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Viceconsejería de Cultura de la Junta de Andalucía comunica que carece de competencias en aspectos ambientales.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Viceconsejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía considera importante este proyecto para la articulación territorial de la comunidad autónoma; indica que el nuevo trazado deberá tener carácter externo e independiente de los usos urbanos existentes.

La Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía presenta un informe a través de sus distintos departamentos. El Departamento de actuaciones en el medio natural recomienda que se evite que el trazado altere las zonas forestales, que describe, y las zonas de influencia del arroyo Candón, espacio ecológicamente singular. El Departamento de flora y fauna indica que no se han detectado especies de flora y fauna amenazadas en la zona por la que discurrirá el nuevo trazado. La Sección de Patrimonio y vías pecuarias señala en un mapa las vías pecuarias en la zona de actuación, indica las condiciones de afección de las vías pecuarias por la nueva carretera y para su restitución. Adjunta los proyectos de clasificación de las vías pecuarias de Beas y Trigueros, del año 1975.

S.E.O./Birdlife informa que el tramo de carretera de la N-435 entre Beas y Trigueros se encuentra situado en el Área Importante para las Aves n.º 260 «Condado-Campiña» y que en virtud de diversas sentencias del Tribunal de Luxemburgo es legítimo atribuir a las IBA el mismo valor natural y de protección que a las ZEPA declaradas en virtud de la Directiva 79/409/CEE. Para evitar afectar a este espacio en la mayor medida posible recomienda que el corredor elegido se ajuste lo más posible a la carretera existente N-435.

Con fecha 5 de junio de 2002 la Dirección General remitió a la Dirección General de Carreteras el resultado de las consultas. Además de resaltar los aspectos más destacados de las mismas, se indicaba que el estudio de impacto ambiental debería contener un capítulo específico con el tratamiento dado a los aspectos reflejados en las respuestas, el tratamiento de los vertederos y el equipo de técnicos redactores del estudio.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Estudio de impacto ambiental.

El estudio de impacto ambiental presentado a información pública con el estudio informativo del que forma parte se ajusta en su contenido a lo especificado en el artículo 2 del Real Decreto legislativo de evaluación de impacto ambiental y en la Sección Segunda, artículos 9 al 12, del Reglamento para su ejecución: Real Decreto 1131/1988.

b) Información pública. Resultado.

No se han recibido alegaciones.

c) Información oficial: consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado.

Los principales aspectos ambientales de las alegaciones presentadas en el periodo de información oficial son las siguientes:

Ayuntamiento de Beas: considera más adecuada la opción Este a pesar de que podría afectar al Ruedo de Beas y al arroyo Candón incluidos en el Plan Especial de Protección del Medio Físico. La opción Oeste podría entrar en conflicto con la Ruta de los Molinos de Agua, incluida en el Plan mencionado; en esta margen oeste hay un pequeño polígono industrial en desarrollo.

Diputación Provincial de Huelva: considera necesario que se considere la conversión en autovía de la N-435; que se tenga en consideración la problemática que plantea la variante al oeste de Beas planteada en la alegación de este ayuntamiento; y que se estudie con mayor profundidad la alternativa 1 que pasa por el este de Beas.

Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía: sugiere que se contemple el desdoblamiento de la N-435.

Dirección General de Calidad y Prevención Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía: incluye los informes a las consultas a los diversos departamentos de la Delegación Provincial de Huelva de Medio Ambiente.

Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Cultura: incluye listado de yacimientos conocidos de esta Delegación. Indica las actuaciones que se deberán seguir en las fases de proyecto y construcción.

Sección del Patrimonio y Vías Pecuarias: una vez contrastados los proyectos de Clasificación de las Vías Pecuarias con la información del proyecto, se confirma que la alternativa 4 es la de menos afección y por tanto la más favorable. Indica las condiciones que deberán cumplirse cuando se afecte a una vía pecuaria.

Departamento de Flora y Fauna: destaca la existencia del Área Importante para las Aves (IBA) n.º 260 de interés para aves esteparias en la zona denominada Espacio Agrícola Tradicional Ruedo de Beas (P.E.P.M.F.) por lo que debe minimizarse el impacto acercando la actuación en lo posible a la N-435. Considera que la propuesta más acertada sería la 4 por tener menor longitud, evitar el Ruedo de Beas y el arroyo de la Bárcena, mantener una relación desmonte/terraplén equilibrada y afectar en menor medida a la red de vías pecuarias. Además de las medidas minimizadoras sería recomendable incluir otras para incrementar el potencial biológico y paisajístico de riberas y cauces menores, siendo deseables su revegetación.

Departamento de Resíduos: se deberá incorporar en el estudio de impacto ambiental un Sistema o Plan de Gestión de los distintos residuos generados, distinguiéndose entre inertes, no peligrosos y peligrosos, de acuerdo con el R.D. 1481/01 de eliminación de residuos en vertederos.

Departamento de Calidad Ambiental: hace referencia a la legislación en vigor en materia acústica y propone medidas minimizadoras durante la vida útil de la carretera.

Confederación Hidrográfica del Guadiana. Ministerio de Medio Ambiente: establece los datos y estudios que deberá incluir el proyecto de construcción. Especifica las infraestructuras proyectadas y existentes que se verán afectadas al ser cruzadas por la carretera.

d) Consideraciones y conclusiones del promotor, la Dirección General de Carreteras.

Establece una serie de aspectos que deberá incluir el proyecto de construcción relativos a la integración de la carretera en el PEIT como vía de alta capacidad, obras de drenaje transversal, medidas de ordenación ecológica y paisajística, plan de gestión de residuos y coordinación con los instrumentos de desarrollo urbanístico. Como conclusión final se considera como solución óptima la propuesta: Alternativa 4 y dos consideraciones: que el trazado debe permitir su conversión en autovía y que el proyecto de construcción incluya una prospección arqueológica que confirme la compatibilidad con el patrimonio arqueológico, especialmente en las inmediaciones del Pozancón.

4. Integración de la evaluación.

a. Análisis ambiental para la selección de alternativas.

Del estudio de impacto ambiental parece deducirse que ninguna de las alternativas produce impactos de importancia, que puedan considerarse significativos.

La alternativa 4 es la más favorable desde el punto de vista ambiental tanto antes como después de la aplicación de las medidas correctoras propuestas. Le siguen las alternativas 8 y 1, por este orden, siendo la alternativa 7 claramente la más desfavorable.

Aunque esta calificación es global y se debe a la agregación ponderada de todos los impactos, los aspectos más destacables de la alternativa 4 son los siguientes: es la de menor longitud de las cuatro; no afecta a ningún espacio protegido (las alternativas 1 y 7 afectan al «Ruedo de Beas»); su movimiento de tierras representa un balance bastante equilibrado, el más favorable tras el de la alternativa 1. El resto de los impactos sobre los factores ambientales no presentan diferencias para inclinar la balanza de forma clara por una u otra alternativa.

b. Alternativa seleccionada por el promotor: análisis multicriterio.

El estudio informativo incluye un análisis multicriterio para la comparación de las cuatro alternativas. Se consideran seis criterios de comparación, siendo la alternativa propuesta, la 4, la más favorable en cuatro de ellos: longitud, características geométricas, características medioambientales y características económicas. En las características geotécnicas ocupa el segundo lugar y según el criterio territorial es la menos favorable.

A la vista de lo anterior el promotor, la Dirección General de Carreteras, propone en el estudio informativo la Alternativa 4.

c. Impactos significativos de la alternativa elegida.

No puede considerarse que se produzcan impactos significativos. Se mencionan en el estudio como principales impactos de la alternativa 4, la seleccionada, los que se producen sobre la geomorfología (ocupación del suelo, pendientes, movimiento de tierras), modificación del paisaje, posible afección (aunque indirecta) a yacimientos arqueológicos y afección a vías pecuarias.

d. Relación entre estos impactos y las medidas correctoras propuestas por el promotor.

En el estudio de impacto ambiental se proponen, entre otras, las siguientes medidas correctoras:

Afección sobre la geomorfología debida al movimiento de tierras:

Reutilización para terraplén de la mayor cantidad posible de tierras excavadas utilizando técnicas de estabilización del material (con cal, entre otras).

Utilización de las tierras sobrantes en otras obras públicas o privadas.  
Vertederos permanentes en canteras de préstamos para esta carretera o en canteras abandonadas.

Afección sobre el paisaje:

Integración paisajística de los vertederos.

Canteras para préstamos autorizadas con proyecto de restauración aprobado.

Acopio y reposición de tierra vegetal.

Revegetación de zonas afectadas por la obra (taludes, enlaces, accesos, instalaciones de obra, vertederos, bocas de obras de fábrica...).

Afección a las vías pecuarias:

Se respetará la integridad de las vías pecuarias afectadas de acuerdo con la legislación vigente.

Cuando la ocupación sea inevitable, se repondrá una superficie igual a la ocupada manteniendo la funcionalidad de la vía.

Afección por ruido a las edificaciones:

Estimación de las zonas en que son necesarias pantallas acústicas. En la alternativa 4 representan una longitud total (en las dos márgenes) de 2736 m.

Medida compensatoria:

El promotor propone en el estudio de impacto ambiental el acondicionamiento y mejora de la actual vía verde sobre la antigua vía del ferrocarril.

#### 5. Condiciones al proyecto:

Para el desarrollo de la alternativa 4, propuesta por el promotor, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

Con objeto de disminuir la afección a la vegetación, especialmente a la dehesa de alcornoques y encinas interceptada por el trazado entre los pp.kk. 4+000 y 5+000, se desplazará el trazado ligeramente hacia el este en esta zona evitando asimismo la proximidad excesiva a la zona urbanizada existente entre la carretera N-435 y la variante.

Con objeto de disminuir la afección por ruido e intrusión visual a la zona urbanizada a la que se ha hecho referencia en el punto anterior se dispondrán caballones o motas de tierra en la margen izquierda de la variante (pp.kk. 3+500-4+500). Estos caballones, de pendientes suaves y la menor altura posible para ocultar el trazado, servirán además como destino de parte de las tierras sobrantes de la excavación.

Con objeto de disminuir en lo posible la cantidad de tierras sobrantes a llevar a vertedero, se considerará reutilizar para terraplén la mayor cantidad posible de tierras excavadas, utilizando para ello métodos artificiales de estabilización del material, tal como se indica en las medidas correctoras en el estudio de impacto ambiental.

Con objeto de minimizar el impacto derivado de la creación de vertederos permanentes, se utilizarán preferentemente como zonas para las tierras sobrantes –además de las motas o caballones a las que se ha hecho referencia en un punto anterior de este apartado– aquellas canteras de las que se extraigan materiales para préstamos de la variante o bien se utilizarán en la restauración de canteras abandonadas situadas en las proximidades de la variante, tal como se indica en las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental.

Además de los usos especificados en el punto anterior para las tierras sobrantes, se podrán utilizar en la restauración y acondicionamiento de las zonas de los enlaces de la variante, tal como figura en la propuesta de la Dirección General de Carreteras en el informe de alegaciones. Sin embargo de las zonas propuestas en dicho informe no se utilizarán las situadas en terrenos con vegetación arbórea, en concreto la situada al

principio del trazado (pp. kk. 0+400-1+600) entre la carretera N-435 y la variante.

Para evitar la posible afección a algunos yacimientos detectada en el estudio de impacto ambiental: Cabezo del Moro y Conducción de aguas Beas-Valverde (pp. kk. 4+800-5+300) y El Pozacón (pp. kk. 13+500-14+500), así como a otros que pudieran descubrirse, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

En los tramos de carreteras existentes que queden fuera de uso servicio por la entrada en servicio de la variante proyectada (lo cual puede ocurrir al comienzo y al final del trazado y en las zonas de los enlaces), se procederá a demoler el firme existente, a la restauración morfológica del relieve de las superficies afectadas y por último a su revegetación.

Medidas compensatorias: Para compensar los impactos residuales que inevitablemente se producirán, aunque no puedan considerarse significativos, en el estudio de impacto ambiental se propone el acondicionamiento y mejora de la actual vía verde sobre la antigua vía del ferrocarril, sin especificar las zonas ni el tipo de actuación. Esta medida deberá concretarse en el proyecto de construcción de acuerdo con el organismo gestor de la citada vía. Como medida compensatoria adicional se restaurarán los tramos de carretera existentes que quedaron fuera de uso en anteriores acondicionamientos de la carretera N-435, considerándose como mínimo el tramo entre la autovía Sevilla-Huelva y el desvío a Navahermosa en la N-435. El alcance y contenido de esta medida se concretará en el proyecto de construcción.

#### 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye Plan de Vigilancia Ambiental. El proyecto de construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

La Dirección General de Carreteras remitirá, antes de la aprobación del proyecto de construcción, documentación relativa al cumplimiento de lo establecido en esta declaración, especialmente lo relativo a las condiciones preventivas, correctoras y compensatorias establecidas.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 13 de marzo de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Variante de Beas y Trigueros, carretera N-435 de Badajoz y Zafra a Huelva pk 205,800 a 218,800 (Huelva)» concluyendo que siempre y cuando que se autorice 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 y se comunica a Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 14 de marzo de 2007.–El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

