

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

11335 *Resolución de 9 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Adecuación, reforma y conservación Corredor de Andalucía, autovía A-4, tramo límite provincial de Córdoba-Sevilla, Sevilla.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 8 del anexo II 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.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de 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 del proyecto y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la adaptación de un tramo de la autovía A-4, entre el punto kilométrico (P.K.) 435+600 y el P.K. 536+000, a los niveles de seguridad y servicio establecidos en la normativa actual, especialmente la recogida en las instrucciones de carretera sobre trazado, señalización vertical y drenaje. El proyecto, que se desarrolla íntegramente en la provincia de Sevilla entre los municipios de Écija y Sevilla, contempla diferentes tipos de actuaciones: adecuación y modernización de la infraestructura, rehabilitación y gran reparación, y conservación. A continuación se describen las actuaciones más importantes:

Actuaciones de trazado:

Adecuación de tramos de concentración de accidentes a una velocidad de 120 km/h, mediante 22 rectificaciones de trazado.

Remodelación de enlaces, vías de servicio y adecuación de los carriles de cambio de velocidad a lo establecido en la Instrucción 3.1-IC de carreteras; 25 actuaciones.

Remodelación de estructuras por deficiencia de gálibos, y rehabilitación puntual.

Actuaciones de conservación:

Tratamientos geotécnicos en taludes con actuaciones de retaluzado, mejora de los sistemas de drenaje y estabilización con escollera puntual; 20 actuaciones.

Medidas que mejoren el drenaje transversal y longitudinal en puntos conflictivos, así como la capacidad hidráulica y la comprobación sobre cauces importantes; 44 actuaciones.

Remodelación de señalización, balizamiento y defensas en aquellas zonas que tengan carencias al respecto.

Actuación en zonas degradadas, revegetación de enlaces, márgenes y mediana, y acondicionamiento de zonas de dominio público de la A-4.

Instalación de balsas de decantación en las zonas de cruce con los ríos Genil y Corbones.

Instalación de pantallas acústicas en los PP.KK. 535+700 (600 m en margen izquierdo) y 536+400 (350 m en margen izquierdo).

Dadas las características del proyecto el EsIA no plantea alternativas de trazado.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.—El área de estudio se sitúa en la Depresión del Guadalquivir abarcando dos dominios morfológicos: por un lado, relieves alomados y redondeados de materiales terciarios margosos y arenosos, y por otro lado, los valles y vegas de los ríos principales con sus sistemas de terrazas. Los principales cursos fluviales son, aparte del propio Guadalquivir, los ríos Genil y Corbones que son atravesados por la A-4. En cuanto a la hidrogeología, se distinguen las unidades hidrológicas Sevilla-Carmona y Altiplanos de Écija.

Respecto a los espacios naturales protegidos, no se atraviesan ni se localizan en el entorno cercano lugares de importancia comunitaria (LICs) ni zonas de especial protección para las aves (ZEPAs) de la Red Natura 2000. Tampoco se localizan espacios de la red de espacios naturales protegidos de Andalucía.

Los usos de suelo, especialmente el destinado al cultivo de herbáceos, ha reducido de forma ostensible las zona de vegetación natural del entorno de la A-4. Ésta se reduce a la ribereña de los ríos Genil (P.K. 453) y Corbones (P.K. 500) y a una masa densa de encinas en el P.K. 473. A lo largo del corredor definido por la A-4 también se distinguen retazos de matorral con encinas dispersas. No se identifican hábitats de interés comunitario del anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Respecto a la fauna del entorno, se destaca la presente en los ecosistemas fluviales de los Genil y Corbones e incluida en los anexos II o IV (aves) de la Ley 42/2007. Dentro de la ictiofauna se identifica la boga del guadiana (*Chodrostoma willkommii*) y el calandino (*Squalius aalburnoides*); dentro de la herpetofauna el galápago leproso (*Mauremys leprosa*); dentro de los mamíferos el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*); y dentro de las aves el martín pescador (*Alcedo atthis*) y la garceta común (*Egretta garzetta*).

En el resto del ámbito de estudio destacar la existencia de dos áreas importantes para las aves (IBAs): IBA 238 llanura cerealista de Écija-Osuna» (62.200 ha) caracterizada por una llanura cerealista con manchas de dehesa y algunas áreas de olivar, cuya importancia se debe a la existencia de una importante área de cría para el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y otras aves esteparias, con poblaciones relictas de avutarda común (*Otis tarda*) y sisón común (*Tetrax tetrax*), además de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), alcaraván (*Burhinus oedicephalus*) y perdiz roja (*Alectoris rufa*); IBA 237 campiña de Carmona (18.200 ha), caracterizada por amplias extensiones de trigo, con algo de girasol y olivo, cuya importancia se debe a la presencia de aves esteparias, cernícalo primilla y poblaciones relictas de aguilucho cenizo, avutarda común y sisón común. La A-4 contacta con el extremo norte de estas IBAs, al incluir dentro de sus límites los núcleos urbanos de Écija, Carmona y Mairena de Alcor, debido a la presencia de lugares de nidificación (primillares) de cernícalo primilla.

La A-4 intercepta numerosas Vías Pecuarias, muchas de ellas sin continuidad en la actualidad u ocupadas por la propia carretera, destacando la presencia de 12 cañadas reales como la del Moro, de Don, de la Madre de las Fuentes, del Alamillo, de Palma, de la Carretera de Madrid o del Camino de La Campana. También hay que destacar la presencia de la Vía Verde de la Campiña, que cruza la A-4 a la altura de Luisiana (P.K. 460).

Respecto al Patrimonio Cultural señalar que se han localizado 15 yacimientos arqueológicos catalogados próximos a la A-4 destacando la ciudad ibero-romana de Obúlcula en el municipio de Fuentes de Andalucía y muy cercana a la traza de la autovía actual.

3. Resumen del proceso de evaluación.

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

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 18 de noviembre de 2005 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento inicial del proyecto «Adecuación, Reforma y Conservación del Corredor de Andalucía. Tramo: Venta de Cárdenas-Sevilla» de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 12 de enero de 2006, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento inicial del proyecto:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.	—
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	—
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Ayuntamiento de Bailén	X
Ayuntamiento de Carboneros.	—
Ayuntamiento de Carmona	—
Ayuntamiento de Córdoba	—
Ayuntamiento de Écija	—
Ayuntamiento de Fuentes de Andalucía.	—
Ayuntamiento de Guarromán	—
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio de Medio Ambiente	—
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
Ayuntamiento de Andújar	—
Ayuntamiento de La Carolina	—
Ayuntamiento de La Luisiana	—
Ayuntamiento de Marmolejo.	—
Ayuntamiento de Montoro	—
Ayuntamiento de Santa Elena	—
Ayuntamiento de Villafranca de Córdoba	—
Ayuntamiento de Villanueva de la Reina	—

Se recibe además, a través de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, informe de la Dirección General de Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de esa misma Consejería. También se recibe escrito de la Delegación Provincial de Córdoba de la Consejería de Medio Ambiente.

El proyecto Adecuación, reforma y conservación del Corredor de Andalucía. Tramo: Venta de Cárdenas-Sevilla fue dividido posteriormente en tres tramos, correspondientes a las tres provincias atravesadas: Jaén, Córdoba y Sevilla. A continuación se resumen los aspectos más destacados incluidos en las contestaciones referentes al proyecto Adecuación, reforma y conservación del corredor de Andalucía. Autovía A-4, p.k. 435,6 al p.k. 536,0. Tramo: límite Provincia de Córdoba-Sevilla.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía considera que las actuaciones previstas están incluidas en los Anexos I y II de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental de Andalucía, por lo que debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía señala que, el yacimiento denominado Frillas podría verse afectado con las actuaciones realizadas en el término municipal de Écija (Sevilla) entre los PP.KK. 444+550-469+580.

El resultado de las contestaciones a las consultas se trasladó al promotor el 1 de agosto de 2006, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El inicio del trámite de información pública del estudio de viabilidad y el anteproyecto, incluido el estudio de impacto ambiental (EsIA), se publicó en el BOE n.º 129, de 28 de mayo de 2008. Finalmente, con fecha 29 de diciembre de 2008, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública del anteproyecto Adecuación, reforma y conservación del corredor de Andalucía. Autovía A-4, p.k. 435,6 al p.k. 536,0. Tramo: Límite Provincia de Córdoba-Sevilla.

El promotor en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto 1/2008 solicitó informes a 22 organismos, a los cuales les fue enviada una copia del Estudio de Viabilidad y Anteproyecto. Durante el periodo de información pública se recibieron 5 informes de organismos públicos, correspondientes a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, Delegación del Gobierno en Andalucía, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Écija. También se recibió escrito de la Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.

Los únicos aspectos ambientales relevantes fueron expuestos por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir que señaló, en relación con las posibles afecciones al dominio público hidráulico y de acuerdo con el Plan de Cuenca vigente, una serie de condicionantes y consideraciones entre las que se destacan las siguientes:

En cauces importantes se tenderá a que la obra salve la zona de servidumbre del cauce.

Las obras de paso de los cauces públicos deberán ser calculadas para poder desaguar la avenida de 500 años de período de retorno.

Los posibles vertidos, líquidos y sólidos, así como las captaciones provisionales de agua para la construcción de la vía, deberán ajustarse a la Ley de Aguas y ser autorizados expresamente.

Las posibles extracciones de áridos de los cauces públicos, sus zonas de servidumbre y policía, para ser empleados en la construcción de la vía, deberán ser contemplados en el proyecto de construcción.

Se expone una relación de autorizaciones que serán necesarias tramitar en caso de uso u ocupación del dominio público hidráulico.

El promotor responde en los siguientes términos:

En los cruces sobre ríos se ha considerado un período de retorno de 500 años.

El viaducto sobre el río Corbones, donde se plantea una rectificación de trazado, salva ampliamente la zona de servidumbre del cauce.

4. Integración de la evaluación.–Impactos significativos y medidas preventivas y correctoras propuestas:

Efectos sobre la hidrología y la calidad del agua. Los movimientos de tierra pueden provocar la alteración de la estructura de la red hidrográfica y la escorrentía superficial, si bien las obras de drenaje transversal previstas tienen la misión de corregir dicha alteración y mejorar la situación actual con respecto a procesos erosivos y de sedimentación.

Por otra parte, las actuaciones cercanas a cursos de agua podrían afectar a la calidad de las aguas debido a posibles arrastres de tierras y otros materiales (restos de hormigón, cemento, etc.) por escorrentía, así como por posibles vertidos accidentales de hidrocarburos (lubricantes, combustibles, etc.). Todos estos efectos pueden ser importantes en las obras de los nuevos viaductos sobre el río Corbones (P.K. 500) debido a la rectificación de trazado prevista. En todo caso entre las medidas previstas específicas en el EsIA se destacan el diseño de las pilas fuera del cauce y la instalación de barreras de retención de sedimentos y balsas de decantación provisionales. En el caso del otro gran cauce atravesado, el río Genil (P.K. 453), las actuaciones previstas en la zona finalizan a unos 75 m del cauce. En todo caso, se tomarán medidas similares al caso del río anterior. Además, en ambos casos el proyecto también contempla la instalación de 4 balsas de decantación y 2 dispositivos para la retención de contaminantes de forma definitiva, mejorando así la situación actual en la fase de explotación.

Otros dos cauces que pueden ser afectados son el arroyo de la Madre de Fuentes (P.K. 473) y arroyo del Chaparral (P.K. 493). En el primer caso se mantendrá el viaducto existente, por lo que las afecciones serán mínimas. En el segundo caso, será necesario la construcción de una nueva obra de drenaje al no ser posible prolongar la existente, aumentándose la ocupación actual, por lo que se prevé un impacto moderado. En todo caso, durante la fase de obras en ambos arroyos se establecerán medidas de protección como la limitación del movimiento de maquinaria, tratamiento de márgenes, barreras de retención de sedimentos y balsas de decantación provisionales.

Igualmente, de cara a la protección de la calidad de las aguas por posibles vertidos, en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria se instalarán balsas de decantación provisionales.

Efectos sobre la vegetación. La afección más destacada será la eliminación o afección de 2.500 m² de vegetación ribera en la construcción de los nuevos viaductos sobre el río Corbones, debido principalmente a la construcción de las pilas que conllevará movimientos de tierra y trasiego de maquinaria en el cauce y las orillas. Este efecto se considera irreversible y moderado con las medidas protectoras y correctoras previstas, entre las que podemos destacar el control de las zonas de acceso al río, el jalonamiento de la zona de actuación, la retirada de la tierra vegetal y las labores de recuperación del entorno fluvial afectado.

Otras zonas donde la vegetación natural resultará afectada de forma mínima son en P.K. 473 (rectificación de trazado) y P.K. 526 (remodelación enlace), donde se eliminará en cada caso 0,1 ha de encinar.

El proyecto contempla la actuación en zonas degradadas, así como la revegetación de enlaces, márgenes, mediana y taludes, mejorando la integración paisajística actual. En este sentido, se contempla la adecuación paisajística de tramos que quedarán fuera de uso, mediante la demolición del firme actual y la revegetación de la zona afectada.

Efectos sobre la fauna. Respecto a los efectos sobre la fauna, hay que señalar que la construcción de sendos viaductos sobre el río Córbonos supone cierto riesgo de causar efectos negativos sobre la fauna, debido especialmente a la presencia de maquinaria, el ruido, el efecto barrera y la posible afección a la calidad de las aguas. Durante la fase de explotación, la presencia de estos dos nuevos viaductos puede amentar el efecto barrera de la infraestructura actual, aunque este efecto se considera de baja envergadura. De la misma forma, las operaciones en las cercanías del río Genil pueden causar molestias a la fauna, además de existir igualmente riesgo de afección a la calidad de las aguas. Las especies más afectadas podrían ser las piscícolas y dentro de estas hay que destacar las reseñadas en el apartado 2 de la presente DIA.

Dentro de las medidas previstas, aparte de las consideradas para proteger la calidad de las aguas y la vegetación, así como de las labores de restauración previstas, hay que señalar las limitaciones en el calendario de obras, evitando el desbroce de vegetación de ribera entre principios de abril y finales de julio. Igualmente, como medida preventiva en la fase de diseño, se descarta la iluminación en los cruces de los ríos Genil y Corbones.

Respecto a la afección sobre las IBAs 237 y 238, no se prevén efectos negativos sobre las especies de interés, en concreto sobre el cernícalo primilla, al no existir afecciones durante las obras sobre sus lugares de nidificación en los núcleos urbanos de Écija, Carmona y Mairena de Alcor ni existir cambios relevantes sobre las condiciones de paso por encima de la A-4.

Efectos sobre el suelo (movimientos de tierra). El proyecto supondrá la formación de nuevos desmontes y terraplenes, especialmente debido a las actuaciones de rectificación de trazado, siendo los más importantes los desmontes realizados con motivo de las rectificaciones de los PP.KK: 469+580 (Écija, La Luisiana y Fuentes de Andalucía) que afecta a 5.745 m y 510+700 (Carmona) que afecta a 2.160 m.

El EsIA propone por una parte zonas de exclusión como vertedero, coincidentes con la IBA 238, las masas arbóreas cercanas a la carretera, el dominio público hidráulico y el entorno inmediato de los núcleos de población y urbanizaciones. La primera opción que se plantea como destino de tierras sobrantes son las propias zonas de préstamos. Igualmente, y por este orden, podrían llevarse tierras sobrantes a zonas de extracción abandonadas, a dos plantas de tratamiento de residuos de obras y demoliciones existentes en el ámbito de

estudio o al sellado del vertedero de residuos inertes de Carmona. Los préstamos procederán preferentemente de canteras activas o de canteras abandonadas donde poder ampliar la explotación y posteriormente realizar la restauración. El EsIA ofrece una relación de 10 canteras y zonas de extracción activas en la zona, susceptibles de utilización. En todo caso, si se hiciera uso de zonas de préstamos y vertederos en explotaciones autorizadas sin un plan de restauración aprobado deberá realizarse un proyecto de restauración específico, a menos que el vertido o extracción resulte compatible con alguna actividad autorizada en la zona.

Respecto a la ubicación de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, éstas se ajustarán a los condicionantes de proximidad a la carretera, buena accesibilidad y servicios básicos disponibles en el entorno. Igualmente, se plantean zonas de exclusión en el dominio público hidráulico y en el entorno de zonas urbanas y residenciales. Las zonas ocupadas serán restauradas al término de las obras.

Efectos acústicos. En el EsIA se incluye un estudio de ruido en el que se prevén pantallas acústicas donde los niveles de ruido superan los establecidos por la legislación del que resultaron diversas actuaciones de apantallamiento acústico en los tramos citados en el apartado 1 de esta Declaración. En todo caso, el promotor se compromete a realizar un nuevo estudio de ruido a incluir en el Proyecto Constructivo, que podría determinar nuevos lugares donde instalar pantallas acústicas. El nuevo estudio se realizará en cumplimiento de lo establecido en el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección de la Contaminación Acústica en Andalucía y en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido.

Efectos sobre el patrimonio cultural. El desarrollo del proyecto puede suponer efectos negativos severos sobre los yacimientos Obúlcula (P.K. 476; ciudad ibero-romana) y Los Potros (P.K. 487; necrópolis altoimperial romana) por afección parcial en alguna de sus estructuras y situarse la zona de actuación a una distancia inferior a 100 m. En el caso de Obúlcula, su zonificación es extensa por lo que podrían exhumarse nuevas estructuras en la fase de movimientos de tierra. Además existiría afección directa sobre otros 13 yacimientos inventariados al situarse la zona de actuación a menos de 120 m de distancia, aunque no se prevé que las actuaciones intersecten estos yacimientos.

Las medidas preventivas que se contemplan son la prospección arqueológica superficial y la realización de sondeos valorativos o de comprobación con anterioridad al inicio de los movimientos de tierra. Durante las obras se realizará un seguimiento arqueológico con el objetivo fundamental de identificar yacimientos no visibles en superficie, procediendo a la excavación arqueológica en el caso de encontrar yacimientos.

Efectos sobre las vías pecuarias y caminos. Las vías pecuarias afectadas durante las obras serán repuestas, mediante pasos superiores o inferiores. Además el proyecto contempla recuperar la continuidad del Cordel de las Barcas o de Alcolea o de Alcachofal mediante un nuevo paso superior sobre el P.K. 507. La vía verde de la campiña, que será afectada por la rectificación del P.K. 468+000 a lo largo de 60 m, será repuesta una vez finalicen los trabajos.

5. Condiciones al proyecto.—Además de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el EsIA se establecen las siguientes condiciones y medidas adicionales:

Fragmentación de hábitats y conectividad ecológica. Según la Ley 42/2007 (artículos 20 y 46), las Administraciones Públicas preverán mecanismos para lograr la conectividad ecológica del territorio estableciendo o restableciendo corredores, en particular entre los espacios de la Red Natura 2000. Para ello, será prioritaria la función ecológica de los cursos fluviales y las vías pecuarias. Además, las comunidades autónomas en el marco de sus políticas ambientales y de ordenación territorial, fomentarán la conservación de corredores ecológicos. Por ello, se deberá estudiar e incluir en el proyecto constructivo, la posibilidad de restablecer la continuidad de algunas de las numerosas vías pecuarias interceptadas y ocupadas por la actual A-4. Esta condición resulta acorde con el Plan de Ordenación y Recuperación de Vías Pecuarias de Andalucía en virtud del Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de

Andalucía. Este estudio deberá contar con el asesoramiento de los órganos competentes en vías pecuarias y medio natural de la Junta de Andalucía quienes definirán las prioridades en la recuperación de las Vías Pecuarias interceptadas por la autovía.

En este sentido, el restablecimiento de las vías pecuarias, la adecuación de las obras de drenaje y las actuaciones de cerramiento perimetral de la carretera se realizarán 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, de acuerdo a 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).

Restauración ambiental e integración paisajística. El proyecto constructivo deberá contar en el apartado de ordenación ecológica, estética y paisajística con la restauración morfológica y vegetal de los cauces afectados, especialmente en los casos del río Corbones y el arroyo del Chaparral. En el río Corbones la escollera no deberá sobrepasar la cota de terreno actual. Además, se procederá a su recebamiento de la misma en las orillas y su posterior revegetación con materiales forestales procedentes del entorno (semillas, esquejes, etc.).

En las labores de restauración ambiental e integración paisajística no se podrán utilizar materiales forestales de reproducción que no se correspondan con genotipos del ámbito de estudio.

Se deberá realizar el trasplante de aquellos ejemplares arbóreos que reúnan las condiciones adecuadas para la viabilidad de esta actuación. El número de trasplantes, su nueva ubicación y éxito de los mismos debe reflejarse en los informes de seguimiento.

El apartado de ordenación ecológica, estética y paisajística deberá estar acorde con los principios del Convenio Europeo del Paisaje. El Estado español ha ratificado el citado y está en vigor en nuestro país desde el 1 de marzo de 2008.

Utilización de neumáticos fuera de uso en los firmes. En aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, el proyecto constructivo incluirá la utilización prioritariamente de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. A tal fin el proyecto constructivo especificará el volumen total de caucho de NFU que se prevé utilizar y su porcentaje respecto al total de ligantes y mezclas bituminosas que precisará este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el promotor así como la observación de la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

Medidas para la protección del patrimonio cultural. Las actuaciones de prospección y sondeo arqueológico, y el seguimiento durante las obras será acorde con la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El EsIA incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras, así como todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes determinados en la presente Resolución.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, que, además de encargarse del cumplimiento de las medidas propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

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 proyecto Adecuación, reforma y conservación Corredor de Andalucía, autovía A-4, p.k, 435,6 al 536,0. Tramo límite provincial de Córdoba-Sevilla (Sevilla) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 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, Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 9 de junio de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

**ADECUACION, REFORMA Y CONSERVACION CORREDOR DE ANDALUCIA. AUTOVIA A-4, P.K. 435,6 AL 536,0.
TRAMO LIMITE PROVINCIAL DE CORDOBA-SEVILLA (SEVILLA)**

