

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO**

**15775** *Resolución de 1 de octubre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento de la carretera de Peñalobar (Badajoz) a Guadalmez (Ciudad Real).*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado 9.k del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos por decisión del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 14 de marzo de 2005 y procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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 y órgano sustantivo del proyecto es la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

El objeto del proyecto es el acondicionamiento de una carretera propiedad de la confederación, construida para dar servicio al Embalse de la Serena, pero que con posterioridad ha sido sometida a uso general de tránsito rodado, por lo que es utilizada para los desplazamientos entre las provincias de Badajoz, Ciudad Real y Córdoba. Por ello, se aprobó un convenio para asumir su traspaso e integrarla en la Red Provincial de Carreteras, siempre que fuera acondicionada previamente por dicha confederación.

La actuación se sitúa entre las comunidades autónomas de Extremadura y Castilla-La Mancha, más concretamente en los términos municipales de Capilla, al sureste de la provincia de Badajoz, y Guadalmez, al suroeste de la provincia de Ciudad Real.

La carretera parte desde la salida del viaducto que cruza el Embalse de La Serena, en las proximidades de Capilla, y tras 13,840 km llega a la población de Guadalmez. Perteneciendo a suelo extremeño 11,240 km (el 81,21 % del recorrido de la actuación), y a suelo manchego 2,6 km (21,79 % del recorrido de la actuación). La actuación discurre paralela entre el Embalse de la Serena, el río Guadalmez y la Sierra de Moraleja y Piedra Santa.

De forma resumida, las actuaciones de acondicionamiento de la carretera consisten en:

a) Renovación de la capa de firmes y saneamiento de blandones. Se proyecta la misma sección transversal para todo el tramo: dos calzadas de 3,30 metros y dos arcenes de 1,00 metro, con un ancho total de 7,60 metros.

En una longitud de 240 metros se renovará todo el firme en un ancho de 4 metros de la sección, y en 2.600 metros se renovará por completo todo el firme en todo el ancho. En estos tramos se procederá a la demolición del firme existente, excavación y compactación del terreno natural.

En toda la longitud de la carretera, 13,84 km, se reforzará el pavimento existente, añadiendo una capa de rodadura de 6 cm de espesor.

Los escombros resultantes se retirarán a vertedero autorizado más próximo a la obra. En informe complementario se establecen las áreas de préstamos, yacimientos y canteras a utilizar durante las obras, según el tipo de material necesario.

b) Obras complementarias: ejecución de desvíos provisionales. En los tramos en que se actúe en media o toda la sección se han previsto desvíos provisionales, que se ejecutarán mediante un firme de 30 cm de zahorra artificial con doble tratamiento superficial y pavimentación de los accesos de los caminos públicos existentes. Estos desvíos no suponen una desviación en variante con respecto a la traza de la carretera, sino que se contempla acondicionar en una anchura de 3 metros (un carril) la propia carretera en aquellos puntos donde se hace necesaria la sustitución completa de tierras y firme.

c) Limpieza de vegetación en arceles, cunetas, y obras de fábrica. En base a estudio hidrológico previo, se realizará una cuneta triangular de 0,50 metros, bajo explanada con taludes 3:1.

d) Construcción de un muro de contención de tierras. Se ha proyectado la construcción de un muro de hormigón armado de 100 metros de longitud, entre los P.K.: 12+100 y 12+200, de 3 metros de altura y con una zapata de 0,50 metros.

e) Señalización y balizamiento. El proyecto comprende la señalización vertical y las marcas viales definitivas. Igualmente, se ha previsto la colocación de barreras de seguridad semirrígidas, de perfil de doble onda y de acero galvanizado, en todos aquellos puntos donde el índice de peligrosidad es igual o superior a 100.

Destacar que en el acondicionamiento de la carretera no se realizarán modificaciones ni en el trazado en planta ni en alzado.

Las instalaciones auxiliares se ubicarán en el pueblo de Guadalmez, mientras que la maquinaria utilizada en los trabajos se irá desplazando a medida que se vaya avanzando en los mismos.

Para la adecuación de la carretera se plantearon tres alternativas:

Solución 1 o alternativa 0: No acondicionar la carretera.

Solución 2: Acondicionar la carretera sin mejora del trazado.

Solución 3: Cambiar el trazado de la carretera eliminando aquellas zonas de más curvatura y ensanchando la vía en dos calzadas perfectamente transitables.

Finalmente se optó por la segunda alternativa, ya que, según se justifica en el estudio de impacto ambiental, con ella se subsanan los principales problemas que presenta la carretera y es compatible con el medio ambiente al no modificar el trazado actual de la carretera.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Geológicamente, la zona se localiza en el Macizo Hespérico, formado por los materiales más antiguos de la Península Ibérica. Se caracteriza por presentar un relieve alomado, con laderas formadas por pizarras donde existen deslizamientos a favor de las direcciones de tectonización. La permeabilidad es nula, por lo que el drenaje por infiltración es deficiente y por escorrentía aceptable.

La unidad edáfica predominante es el Alfisols (USDA), caracterizado por tener un perfil tipo A/Bt/C, con un alto grado de desarrollo. En los primeros kilómetros de la zona de actuación también se encuentran suelos poco evolucionados, catalogados como Inceptisols.

El clima se define como mediterráneo subtropical, con valores extremos de  $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$  en invierno y  $38\text{ }^{\circ}\text{C}$  en verano, con una precipitación media anual que varía de los 450 a los 800 mm.

En cuanto a la hidrología, la carretera se ubica en la cuenca hidrográfica del Guadiana, siendo los principales cursos fluviales el río Zújar (afluente del Guadiana) y el río Guadalmez

(afluente del anterior), que a su vez cuenta con una serie de arroyos tributarios que son atravesados por la actuación:

Arroyo Huerta de la Viñuela y Arroyo Fuente de la Madroña, en Extremadura.

Arroyo de los Rehundideros y Arroyo de la Dehesa, en Castilla-La Mancha.

Se trata de cursos fluviales de escasa entidad, cuya sección está invadida por vegetación, no contaminados, con caudales muy bruscos en época de lluvias, e inexistente el resto del año, a excepción de pequeños charcos.

Respecto a la vegetación, destaca la presencia del encinar (*Quercus rotundifolia*) cubriendo los cerros y faldas de los riscos. Como especies acompañantes principales destacan: la jara pringosa (*Cistus ladanifer*), el lentisco (*Pistacia lentiscus*) y la retama (*Retama spahaerocarpa*), y en menor medida el jaguarzo (*Cistus monspeliensis*), la jara rizada (*Cistus crispus*), el tomillo blanco (*Thymus mastichina*), la ahulaga (*Genista hirsuta*), el acebuche (*Olea europaea* var. *sylvestris*), el cantueso (*Lavandula stoechas*) y enebro (*Juniperus communis*), además de bastante vegetación herbácea, principalmente gramíneas, invadiendo las cunetas. Tras valorar su grado de conservación el estudio concluye que el entorno próximo a la carretera de Peñalobar a Guadalmez presenta un valor en conservación aceptable, debido a que, aunque es un entorno degradado a lo largo de los años, actualmente presenta un estado de la vegetación óptimo.

Destacar la presencia de lentiscares, especie dispuesta en bandas perfectamente entramadas y muy bien desarrolladas, actuando en el ecosistema como refugios para la fauna.

En cuanto a la vegetación de ribera, pobre y homogénea, resaltan especies tales como la adelfa (*Nerium oleander*), el taray (*Tamarix africana*) y el junco (*Scirpus holoschoenus*). Como casos excepcionales mencionar la aparición de ciertas especies como algún pie de fresno (*Fraxinus angustifolia*) y de chopo (*Populus nigra*) procedentes de alguna reforestación o fruto de algún mecanismo de dispersión de semillas (animales o viento). Dado que la vegetación arbórea en esta zona se encuentra prácticamente ausente se concluye que la vegetación ribereña se encuentra con un valor de conservación deficiente.

En relación a la fauna, cabe destacar, que parte del proyecto se desarrolla en zona de importancia del buitre negro (*Aegypius monachus*), águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y cigüeña negra (*Ciconia nigra*) designadas por el Plan de recuperación de estas especies en Castilla-La Mancha. También que la carretera es cercana a la zona de importancia del Plan de recuperación del lince ibérico (*Lynx pardinus*) en Castilla-La Mancha, considerando la zona afectada por el proyecto como un área potencial para la posible ocupación esta especie, ya que podría actuar como corredor y zona de dispersión.

Por otro lado, la zona es territorio de pareja reproductora de águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*).

Otros vertebrados sensibles al efecto barrera de la infraestructura y presentes en la zona de influencia de la carretera serán el gato montés europeo (*Felis silvestris*) y la nutria paleártica (*Lutra lutra*), ambos incluidos en los anexos II y V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Por su parte, en el estudio de impacto se realiza una valoración de las distintas comunidades animales, de la que se destaca la alta diversidad de biotopos que se encuentran en esta zona (riscos, monte de vegetación esclerófila, ribera de arroyos, pastizales, dehesa poco arbolada, ribera de arroyos), así como la existencia de varias especies endémicas de la Península Ibérica, dentro de los grupos de peces, anfibios, reptiles y aves, y de varias especies protegidas tan relevantes como el águila imperial ibérica.

Dentro de las unidades paisajísticas que pueden diferenciarse en la zona de estudio destacan la zona de riscos y la zona de encinar como de una calidad visual alta, la zona de ribera como de calidad media, y finalmente las zonas agrícolas y urbanas de calidad baja. Todas estas zonas presentan una fragilidad paisajística media, salvo la zona de riscos que la presenta alta.

En conjunto se considera la calidad visual de la zona como media, dado que aunque presenta elementos que le podrían dar cierta relevancia, este hecho se ve mermado por los elementos de antropización presentes en la zona.

Finalmente se concluye, que el paisaje no es factor limitante a la hora de desarrollar el proyecto, ya que aunque la calidad visual es alta, la fragilidad no se verá afectada en exceso ya que las actuaciones consisten en mejorar una infraestructura ya existente y por lo tanto la mayor parte del impacto ya está causado.

En cuanto a los espacios naturales, parte de la actuación se encuentra dentro de la ZEPA Sierra de la Moraleja y Piedra Santa (ES0000371) en Extremadura. Dentro de este espacio, aunque no atravesado por la carretera, se ubica el LIC Sierra de la Moraleja (ES4310040).

Asimismo, dentro de esta comunidad autónoma, el recorrido discurre paralelo al límite, introduciéndose unos 70 m, en la ZEPA Embalse de la Serena (ES0000397).

En algunos tramos de cuneta aparece inventariado el hábitat 5333, constituido por fruticedas termófilas (fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos).

Por otro lado, la carretera cruza el arroyo de la Dehesa y el arroyo de Rehundideros, afluentes del río Guadalmez que forma parte del LIC Sierra de Almadén, Chillón y Guadalmez (ES4220015) en Castilla-La Mancha, que se encuentra a menos de un kilómetro de la carretera. Además este río es área crítica del lince ibérico, cigüeña negra, buitre negro y águila imperial ibérica.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

#### A. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada de la documentación inicial. Con fecha 16 de julio de 2004, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto que contempla las actuaciones para el acondicionamiento de la carretera objeto de estudio, para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 18 de noviembre de 2004, se inició el periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuesta
Dirección General para la biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente. . . . .	–
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha . . . . .	–
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha . . . . .	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura . . . . .	X
Ayuntamiento de Guadalmez (Ciudad Real) . . . . .	–
SEO . . . . .	–
Ecologistas en Acción. . . . .	–

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

Espacios naturales protegidos. La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha,

informa en relación a la afección de las actuaciones del proyecto sobre los espacios protegidos ubicados en la provincia de Ciudad Real. A este respecto determina que la carretera cruza varios afluentes del Río Guadalmez, el cual forma parte del LIC y ZEPA Sierra de Almacén, Chillón y Guadalmez, que se encuentra a 600 m de la carretera. Asimismo, es área crítica de lince ibérico, cigüeña negra, buitre negro y águila imperial ibérica y tiene la consideración de zona sensible. Por todo ello, recomienda la adopción de medidas preventivas dirigidas a evitar la contaminación de la red fluvial.

**Flora.** En relación a la flora, la Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha informa que no se prevén afecciones significativas, dado que no se modifica el trazado de la actual carretera. No obstante, previo al inicio de las obras, y ante la realización de cualquier actuación que pudiera afectar a la vegetación natural, deberá solicitarse autorización administrativa.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura indica que la reparación de la carretera debería realizarse utilizando una u otra calzada alternativamente, de manera que se evite la apertura de desvíos provisionales en zonas con vegetación autóctona o con desmontes o terraplenes.

**Fauna.** La Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha informa que en las proximidades del ámbito de actuación existe una zona de nidificación activa de águila perdicera, especie declarada en peligro de extinción. Asimismo, considera que la mejora del trazado conlleva un aumento de la densidad de tráfico y por tanto, un mayor riesgo de atropello. También se tienen en cuenta otra serie de alteraciones, tales como emisión de ruidos y vertidos sobre la fauna acuática. Para todas estas afecciones, se considera que el estudio deberá plasmar las medidas preventivas y correctoras correspondientes, tales como elaborar un calendario de los trabajos teniendo en cuenta las épocas de mayor vulnerabilidad de la avifauna.

**Patrimonio histórico-cultural.** La Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que el proyecto se localiza en un área de alta susceptibilidad de afección al patrimonio histórico, zona que se haya incluida en un ámbito de prevención del patrimonio histórico, definido en el Inventario de Carta Arqueológica de Castilla-La Mancha. Con ello justifican la necesidad de aplicar de manera preventiva el art. 21 de la Ley 4/1990 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, debiendo realizar el promotor un estudio de valoración de afecciones al patrimonio histórico.

La Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha informa de que no existe afección a vías pecuarias o montes de utilidad pública.

Por su parte, la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura determina que se habrá de tener en cuenta el artículo 54 de la Ley 2/1999, de 29 de marzo, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, en el que se indica que si durante la ejecución de una obra, se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma paralizarán inmediatamente los trabajos, tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán su descubrimiento en el plazo de cuarenta y ocho horas a la Consejería de Cultura y Patrimonio.

**Geomorfología y suelo.** En informe de la Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha se proponen una serie de medidas correctoras: jalonamiento de la zona de ocupación, labores de maquinaria en lugares adecuados, ubicación exacta de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. Al finalizar la construcción deberá procederse a la descompactación y restauración de los terrenos.

**Paisaje.** La Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha determina que se trata de un paisaje dominado por la dehesa, con vegetación riparia asociada a ríos y arroyos. La principal afección será la provocada por la eliminación de vegetación de cunetas y zonas limítrofes y la actuación temporal de la maquinaria.

**Hidrología.** Según informe de la Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha el trazado cruza los arroyos de la Dehesa y de Rehundideros, por lo que deberán

realizarse las adecuadas obras de restitución. Las obras de infraestructura que afecten al dominio público hidráulico (o zonas de servidumbre o policía), deberán estar precedidas por la preceptiva autorización de la confederación.

Atmósfera. La Dirección General de Calidad Ambiental de Castilla-La Mancha considera que se producirá un incremento de la generación de gases y polvo, así como un aumento de la contaminación acústica, por lo que deberán tenerse en cuenta una serie de medidas.

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. Con fecha de 19 de abril de 2005 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunica a la Confederación Hidrográfica del Guadiana la decisión de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental. Asimismo se remite la amplitud y nivel de detalle que debe tener el estudio de impacto ambiental, junto con las contestaciones recibidas a las consultas efectuadas. Dentro de los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental se destacaban los siguientes preceptos:

Aguas: se prestará especial atención a los ríos y sus riberas.

Especies: el estudio debería recoger un estudio sobre las diferentes especies del área de trabajo. En particular se precisan datos relativos a lince, cigüeña negra, buitre negro, águila imperial y águila perdicera. Deberá además valorar la afección sobre la funcionalidad de los diferentes sistemas que puedan verse afectados por el proyecto.

Cuantificación del movimiento de tierras. Propuesta de vertederos y áreas de préstamo.

Patrimonio cultural: se considera necesario realizar una adecuada prospección arqueológica de la zona y la propuesta de medidas correctoras apropiadas.

B. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. La Confederación Hidrográfica del Guadiana sometió el estudio de impacto ambiental del proyecto a información pública mediante anuncio en los siguientes boletines oficiales:

Publicación en el BOE (n.º 241) el 6 de octubre de 2009.

Publicación en el BOP de Badajoz (n.º 194) el 8 de octubre de 2009.

Publicación en el BOP de Ciudad Real (n.º 121) el 9 de octubre de 2009.

Durante este periodo no se han recibido alegaciones.

Paralelamente, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, se realizaron también consultas a las administraciones públicas consultadas previamente (ver el cuadro del apartado 3 A).

Con fecha de 25 de enero de 2010 la Confederación Hidrográfica del Guadiana remite el expediente ambiental a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitando la emisión de la correspondiente declaración de impacto ambiental.

Se recibieron las respuestas de la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura y de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, cuyo contenido ambiental destacado se resume a continuación.

La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Junta de Extremadura indica la necesidad de subsanar cierta documentación para poder evaluar los efectos que causaría la actividad con el medio ambiente. En concreto se deben solventar las carencias en cuanto a las características y planimetría de los desvíos provisionales, la valoración de la afección a la vegetación en tales desvíos y la incidencia de atropellos de fauna silvestre y propuesta, en caso necesario, de creación y/o ampliación de pasos de fauna.

En contestación, el promotor señala las siguientes consideraciones:

Está previsto que la ejecución de la obra se realice por carriles, de manera que se contempla acondicionar una anchura de 3 metros la propia carretera en aquellos puntos donde se hace necesaria la sustitución completa de las tierras y el firme.

Dado que la actuación consiste en acondicionar una carretera ya existente se considera que la incidencia de atropellos va a ser la misma. En cualquier caso, dentro del estudio de impacto recoge una serie de medidas correctoras que adecuan las obras de drenaje y cunetas como vías de paso eficaces para la fauna. Asimismo, no se considera la realización de ningún paso de fauna adicional, al tratarse de una carretera de escasa entidad y de poco tránsito.

Por otro lado, la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Extremadura, en informe de afección a la Red Natura 2000, determina que no es probable que la actividad solicitada tenga repercusiones significativas sobre los lugares incluidos en la Red Natura 2000, siempre que se cumplan todas las medidas correctoras recogidas en el proyecto presentado, así como las recogidas en el informe técnico que adjunta.

Con posterioridad a la remisión del expediente se envían las contestaciones siguientes:

Con fecha 29 de enero de 2010 se recibe la respuesta de la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, que establece una serie de criterios de sostenibilidad que se han de tener en cuenta en el proyecto.

Con la misma fecha se recibe el informe de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. En dicho informe se considera que la descripción de las características del proyecto es parcial ya que faltan datos importantes tales como el volumen de los movimientos de tierras. Asimismo, considera que no se ha realizado un estudio adecuado sobre las repercusiones del proyecto sobre los lugares pertenecientes a la Red Natura 2000. También se indica que el estudio de la fauna resulta incompleto, al no mencionarse ni valorarse la potencial presencia de buitre negro, águila imperial, cigüeña negra y lince ibérico, así como la existencia de balsas naturales que indican que la afección a la herpetofauna podría ser mayor que la estimada. Tampoco se han tenido en cuenta los efectos sinérgicos con otras ampliaciones que se están proyectando en la zona. Añade también, que la afección a los diversos arroyos que atraviesa aparece minusvalorada y podría ser considerable. De esta forma, establece una serie de medidas que sería necesario incorporar al estudio de impacto ambiental.

Con fecha 10 de febrero de 2010 se recibe la respuesta de la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, que informa favorablemente el proyecto, siempre que se cumplan una serie de condiciones referentes a la protección del suelo, recuperación, restauración e integración paisajística, protección del sistema hidrológico, protección a la atmósfera, protección a la fauna y flora, permeabilidad territorial, patrimonio, y seguimiento y vigilancia.

Con fecha 4 de mayo de 2010 se recibe la respuesta de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. El informe recoge el contenido de los emitidos por el Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha y la Dirección General de Política Forestal de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. En dicho informe se concluye que el proyecto, tal y como se define en el estudio informativo y estudio de impacto ambiental de septiembre de 2009, resulta ambientalmente viable, aunque sugiere la incorporación de una serie de condiciones para mejorar la integración ambiental del acondicionamiento planteado, como modificar el calendario de obras, de manera que las obras más ruidosas y molestas no se realicen durante los meses de febrero a junio, ambos inclusive, entre otras.

A este respecto, el promotor señala que las medidas sugeridas en estos informes, tanto el emitido por la DG de Evaluación y Calidad Ambiental de la Junta de Extremadura como el redactado por la DG de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, serán asumidas por la Dirección de Obra.

C. Fase previa a la declaración de impacto:

a) Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Analizada toda la documentación aportada por el promotor junto con las respuestas recibidas de los distintos organismos a lo largo del procedimiento, se determinó que había cuestiones que se debían aclarar con carácter previo a la formulación de la declaración de impacto ambiental. Así, con fecha 3 de marzo de 2010 se solicitó a la Confederación Hidrográfica del Guadiana la siguiente información complementaria:

Estudio específico sobre espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.  
Prospección arqueológica de la zona.  
Subsanación de datos del proyecto.

Con fecha 1 de julio de 2010 se recibió informe con la documentación complementaria solicitada, de manera que se consideran por el promotor cada uno de los puntos expuestos anteriormente.

b) Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha de 12 de julio de 2010 se solicitó informe sobre dicho documento a la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

En informe recibido el 2 de agosto de 2010, la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, concluye que no es previsible que se produzcan impactos sobre la biodiversidad siempre y cuando se adopten las medidas preventivas y correctoras establecidas por el promotor y los organismos en materia ambiental de las comunidades autónomas afectadas por el proyecto. A su vez, propone otra serie de medidas adicionales.

4. Integración de la evaluación

a) Análisis ambiental para selección de alternativas. En el estudio de impacto ambiental el promotor señala que la mejor alternativa viable desde el punto de vista ambiental es la segunda alternativa planteada en base a los siguientes preceptos:

Dado el estado en el que se encuentra actualmente la carretera que une Peñalobar (Badajoz) y Guadalmez (Ciudad Real) supone un riesgo de accidente por parte de sus usuarios, por lo que se hace necesario efectuar un acondicionamiento de dicha carretera, por tanto se descarta la primera alternativa contemplada (no actuación) al no cumplir con el principal objetivo del proyecto.

La segunda alternativa (acondicionamiento) subsanaría los principales problemas que presenta la carretera y se considera compatible con el medio ambiente, ya que no contempla modificar el trazado actual.

La tercera alternativa contemplada, supone un cambio de trazado de la carretera, de manera que se eliminarían las zonas de más curvatura y se ensancharía la vía en dos calzadas. Así, esta alternativa supondría un volumen de obra muy superior, lo que conllevaría una mayor afección al medio ambiente.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida. Los principales efectos ambientales del proyecto como consecuencia de las actuaciones destinadas a llevarlo a cabo se resumen a continuación:

Espacios protegidos. La afección a la ZEPA ES0000371 Sierra de la Moraleja y Piedra Santa tiene lugar a lo largo de 4,85 km en tres tramos distintos, sin que se vean afectados hábitats de interés comunitario, salvo un tramo de unos 60 metros en que se puede afectar al hábitat 5333 Fruticedas termófilas. No obstante, asignando a esta zona el nivel de zona excluida, se considera que la posibilidad de afección es baja, ya que se prohibirá la localización de cualquier tipo de construcción o acopio temporal o permanente, salvo que resulte estrictamente inexcusable para la realización de la obra, estando condicionado a la restitución íntegra e inmediata del espacio afectado a sus condiciones iniciales.

Por otro lado, la ZEPA ES0000397 Embalse de la Serena, se solapa con la carretera en unos 120 metros, aunque se descarta la presencia en esta zona de hábitats de interés comunitario.

En ambos espacios, se prevé una afección a la vegetación debido a las operaciones de desbroce y despeje que se llevarán a cabo exclusivamente para la limpieza de cunetas.

Las actuaciones de limpieza de la vegetación existente en las obras de fábrica se limitarán al matorral invasor que se encuentra cegando los cauces e impidan la libre circulación de agua, respetando en todo caso, aquellos ejemplares de las especies de ribera que se encuentran en buen estado de conservación y/o que se encuentren recogidos en el Catálogo regional de especies amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001, de 6 de marzo).

Las actuaciones para el acondicionamiento de la carretera también pueden provocar afecciones sobre la fauna, en forma de vertidos ocasionales por mantenimiento de la maquinaria, emisión de ruidos y atropellos de algunas especies, principalmente anfibios, a causa de la circulación de vehículos.

Finalmente, en Castilla-La Mancha, fuera de la zona de actuación se encuentra el LIC ES4220015 Sierra de Almadén, Chillón y Guadálmez, coincidente con la ZEPA homónima y código ES0000155. Aunque estos espacios se encuentran a unos 600 metros de la carretera, ésta atraviesa dos arroyos (de los Rehundideros y de la Dehesa) que vierten sus aguas al río Guadálmez, el cual forma parte en este tramo del LIC y ZEPA. Por tanto, las posibles afecciones estarían ocasionadas por vertidos ocasionales de aceites, lubricantes y demás contaminantes, así como por cambios en la dinámica de erosión-sedimentación debido a la limpieza de las obras de fábrica de ambos arroyos. Por otro lado, la presencia de maquinaria pesada durante la fase de construcción puede provocar molestias y ruidos sobre la avifauna de la zona, de especial relevancia por albergar la principal zona de concentración premigratoria de cigüeña negra en Castilla-La Mancha, con nidificación de esta especie, además de una importante población nidificante de águila perdicera, águila real, alimoche y cigüeña blanca.

Sobre la superficie terrestre y el suelo: Los movimientos de tierra realizados para la preparación y excavación de la zona de las obras suponen una alteración del suelo de gran magnitud, aunque se corresponderá con el mismo suelo que esta ocupado actualmente por la carretera. Por otra parte, la circulación de maquinaria pesada durante esta fase, incide sobre la superficie del suelo compactándola, aunque este factor se verá disminuido por la realización de la actuación por carriles.

Sobre las comunidades vegetales: Existen determinadas actuaciones que provocarán una afección directa sobre la vegetación existente. Algunos tramos se encuentran englobados en dos espacios pertenecientes a Red Natura 2000, por tanto, parte de la vegetación del trazado se encuentra bajo el resguardo de estas figuras de protección, por lo que en el estudio se prevé la utilización de los caminos existentes, la reparación del firme de la carretera utilizando los carriles existente de manera alternativa, se respetará la vegetación autóctona siempre que sea posible, principalmente se respetarán los taxones de interés.

Sobre las comunidades animales: De forma general sobre la fauna pueden generarse las siguientes afecciones:

Durante la fase de ejecución de las obras, se producirán ruidos asociados a la actividad de la maquinaria, así como emisión de gases y partículas en suspensión, que afectarán a las especies de vertebrados terrestres más sensibles a estas acciones, principalmente, aves y mesomamíferos.

Por otro lado, se generará un efecto barrera derivado del aumento del nivel de ruido, desbroces, trasiego humano, etc., sobre las especies de menor amplitud territorial, esto es: paseriformes, micromamíferos, herpetofauna e invertebrados terrestres.

El incremento del tránsito de personas y vehículos durante la fase de construcción, provocará un aumento del número de muertes por atropello de especies herpetológicas,

de micromamíferos e invertebrados terrestres, aunque en el caso de los anfibios este efecto se verá algo atenuado puesto que la circulación de vehículos y maquinaria, será predominantemente diurna, a diferencia de los hábitos de este grupo mayoritariamente nocturnos.

Por otro lado, las labores de desbroce y despeje de vegetación, tienen como consecuencia la destrucción y alteración de hábitats, que pueden producir directamente la pérdida de enclaves de nidificación, de puntos de refugio, de recursos tróficos, etc. Para los reptiles, las alteraciones de hábitats traen como consecuencia la pérdida de los lugares de puesta y de zonas de cobertura contra la depredación y áreas abiertas para la termorregulación.

En cuanto a las especies de fauna amenazadas potencialmente afectadas, se destacan las siguientes:

Cigüeña negra (*Ciconia nigra*), siendo en todo caso, de carácter temporal, no produciéndose ninguna actuación que afecte al hábitat local de dicha especie. Se realizará una adecuada temporalización de los trabajos en esta zona del 1 de marzo al 15 de julio.

Buitre negro (*Aegypius monachus*), especie muy sensible a la alteración y molestias en su hábitat, por lo que se intentará minimizar esta afección con una adecuada temporalización de las obras, no afectando en ningún momento los árboles donde anida este taxón.

Águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), aunque tampoco se prevé una afección directa sobre su hábitat, se tomarán las medidas necesarias para paliar en todo lo posible las molestias causadas, entre las que destaca una temporalización de las obras, en caso necesario, respetando la época de nidificación (del 15 de enero al 15 de agosto), y el establecimiento de un perímetro de protección para la especie.

Águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), al igual que en los taxones precedentes, no se prevé ningún efecto negativo sobre su hábitat, aplicándose como medida una correcta temporalización de las obras para evitar perturbaciones graves.

Lince ibérico (*Lynx pardinus*). Aunque se cree muy poco probable la presencia de esta especie en la zona de actuación, ésta podría actuar de corredor y zona de dispersión de la especie. Por esta razón, en caso de que se detectase algún indicio que hiciera presagiar su presencia en la zona, se adaptará el calendario de actuaciones para evitar que la ejecución de las obras interfiera con la reproducción de esta especie (periodo sensible: de diciembre a enero).

Gato montés europeo (*Felis silvestris*), afectado principalmente por los posibles atropellos, aparte de molestias generadas por ruidos, movimientos de maquinaria, etc.. Dado que el trazado de la carretera no se modifica no se prevé un mayor riesgo de atropello.

Nutria (*Lutra lutra*), debido a la contaminación y destrucción de los cursos fluviales donde habita o acude a alimentarse. A este respecto, cabe señalar que los arroyos afectados por la actuación presentan caudales estacionales, por lo que la presencia de esta especie estará condicionada a aquellas épocas del año en que haya disponibilidad de recursos. Como medidas preventivas se evitarán los posibles vertidos a los cauces y se respetarán, en la mayor medida posible, aquellos puntos de los pasos de agua que serán limpiados.

En general, se concluye que no es probable que se produzcan repercusiones negativas directas sobre estas especies de fauna amenazada debido a que la presencia de la infraestructura de la carretera ya existente genera un efecto rechazo que dificulta el asentamiento de zonas de cría de las mismas. Por otro lado, el ajuste del calendario de las obras fuera de los periodos críticos de la reproducción de especies amenazadas, minimiza las molestias que sufren.

Sobre el patrimonio histórico: El estudio de impacto ambiental no incluye un análisis del proyecto sobre el patrimonio histórico presente en la zona de actuación. No obstante, según informe de la Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura

de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se determina la necesidad de realizar un estudio de valoración de afecciones al patrimonio histórico-artístico y arqueológico, en virtud del artículo 21 de la Ley 4/1990 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, disposición que sí ha sido incluida dentro de las medidas preventivas previstas.

Por otro lado, en el estudio también se ha tenido en cuenta el artículo 54 de la Ley 2/1999, de 29 de marzo, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, según el cual si durante la ejecución de una obra, se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma paralizarán inmediatamente los trabajos, tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán su descubrimiento en el plazo de cuarenta y ocho horas a la Consejería de Cultura y Patrimonio.

Sobre el clima y la atmósfera: Durante la fase de obra se generaran emisiones de polvo y partículas en suspensión, así como contaminación acústica. Durante la fase de explotación se prevé un aumento del volumen de vehículos debido a la mejora de prestaciones de la vía, aunque se prevé que sea un impacto de baja intensidad ya que la zona es poco transitada.

Sobre el agua y los cursos fluviales: En relación a la calidad de las aguas durante la fase de construcción, en el estudio de impacto ambiental se tiene en cuenta que las instalaciones provisionales y tráfico de maquinaria pesada, los movimientos de tierras, el desbroce de la vegetación, la eliminación de restos vegetales mediante quema y la limpieza y saneamiento de las obras de fábrica, son actuaciones que podrían generar la alteración de la red de drenaje natural de la zona de estudio, así como procesos erosivos en las embocaduras de las obras de drenaje. Aguas debajo de las actuaciones, se podrían generar afecciones sobre la calidad del agua por aumento de partículas suspendidas o por la contaminación con carburantes y lubricantes procedentes de vertidos accidentales de la maquinaria. Durante la fase de explotación, no se prevé la alteración de la calidad del agua.

Sobre el paisaje: Son varias las acciones asociadas a la fase de construcción que inciden sobre las unidades paisajísticas de la zona, sin embargo en el estudio de impacto ambiental se destaca el hecho de que las actuaciones van encaminadas al acondicionamiento de una carretera ya existente y por tanto, el impacto visual ya está provocado.

Sobre el medio socioeconómico: Por un lado, la utilización de la maquinaria durante la fase de construcción, puede provocar molestias sobre la población circundante debido al aumento de las emisiones sonoras, de polvo y contaminantes gaseosos. Asimismo, los accesos a fincas colindantes pueden verse alterados ocasionalmente. Aunque todos estos efectos son de carácter reversible y temporal. Por otro lado, la mejora de las infraestructuras que redundan en una mejora de las comunicaciones entre ambas comunidades autónomas, así como el incremento en los sectores demandantes de empleo, se consideran impactos positivos sobre el medio socioeconómico de la zona.

c) Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán.

Factores ambientales	Medidas preventivas y correctoras
	<p>Medidas de carácter general:</p> <p>Fase de diseño: Para la localización de elementos auxiliares, temporales y permanentes se clasificará el territorio en 3 categorías:</p> <p>Zonas excluidas (Red Natura 2000, yacimientos arqueológicos): se prohibirá la localización de cualquier tipo de construcción o acopio, salvo los de inexcusable realización. Restitución íntegra del espacio a las condiciones iniciales.</p> <p>Zonas restringidas (formaciones vegetales singulares y hábitats Directiva 92/43/CEE): sólo se admite la localización de instalaciones al servicio de las obras con carácter temporal. Restauración ecológica y paisajística.</p> <p>Zonas admisibles.</p> <p>Fase de construcción: Jalonamiento estricto de la superficie de ocupación.</p>

Factores ambientales	Medidas preventivas y correctoras
Espacios protegidos.	<p>Asignación de las categorías de «zona excluida» y «zona restringida» en aquellas áreas de solapamiento con los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario.</p> <p>Ver medidas previstas para prevenir o minimizar la afección a las comunidades vegetales y animales.</p>
Superficie terrestre y el suelo.	<p>Defensa contra la erosión: los suelos desbrozados sólo se mantendrán el tiempo estrictamente necesario.</p> <p>Localización de acopios y materiales en zonas donde no puedan interrumpir la dinámica del agua.</p> <p>Impermeabilización de materiales de construcción. Construcción de aliviaderos o captadores.</p> <p>Revegetación de los suelos afectados por las instalaciones auxiliares de obras.</p> <p>Gestión de residuos de obra, tanto residuos peligrosos, como asimilables o excedentes de obra.</p> <p>Utilización de materiales reciclados procedentes del trazado o de los movimientos de tierra. Utilización de vertederos de tierra para los materiales no útiles de la excavación.</p> <p>Jalonamiento estricto de la superficie.</p> <p>Ejecución de la obra «por carriles»: acondicionar la carretera en una anchura de 3 m en aquellos puntos donde se hace necesaria la sustitución completa de las tierras y el firme.</p> <p>Descompactación de suelos en zonas alteradas.</p> <p>Retirada, acopio y reutilización de suelo fértil.</p>
Comunidades vegetales.	<p>Utilización de los caminos existentes. Reparaciones del firme por uno y otro carril alternativamente.</p> <p>Respeto de los taxones de interés.</p> <p>Marcaje con estacas de los parques de maquinaria, acopios de material, etc.</p> <p>Minimización del desbroce.</p> <p>Minimización de los riesgos de incendios (planes INFOEX e INFOCAM).</p> <p>Restauración de terrenos afectados por las obras: extendido de tierra vegetal previamente decapada y almacenada.</p> <p>Como norma general se respetará la vegetación autóctona, en caso de ser inevitable su pérdida, se crearán las condiciones óptimas para su recuperación, junto con la realización de trasplantes en caso de ser necesario.</p> <p>Se evitará la acumulación de sólidos sobre las hojas (medidas aplicadas a la atmósfera).</p>
Comunidades animales.	<p>Las instalaciones se situarán lo más cerca posible de la obra, preferentemente en ecosistemas muy antropizados fuera de Red Natura 2000.</p> <p>Control de vertidos a los cauces.</p> <p>Puesta a punto de la maquinaria para prevenir las emisiones.</p> <p>Reducción de impactos en zonas de interés para la reproducción de los anfibios y las aves:</p> <p>Calendario de los trabajos adaptado al periodo reproductor, con temporalización de las obras de manera que se eviten las épocas especialmente delicadas.</p> <p>De enero a julio se evitarán los trabajos en el tramo paralelo a la Sierra de la Moraleja.</p> <p>Se contemplarán las máximas medidas preventivas en cuanto a la preservación del hábitat del conejo y la conservación rigurosa de la vegetación riparia.</p> <p>Prospección de un entorno de 500 metros, 15 días previos al inicio de las obras, para detectar las especies protegidas que están nidificando.</p> <p>Estudio de atropellos por transectos periódicos al menos durante los 3 primeros años. Memoria anual.</p> <p>No se realizarán trabajos nocturnos.</p> <p>En caso de que se detectase la presencia de una especie protegida, se estará a lo dispuesto por el director ambiental de la obra, pudiendo paralizarse las actuaciones.</p> <p>Adecuación de las obras de drenaje y las cunetas como vías de paso para la fauna:</p> <p>Establecer en los arcones canales de cunetas, instalando rampas abiertas al exterior.</p> <p>Establecer las salidas de los drenajes a nivel con los cursos de agua existentes.</p> <p>Diseñar obras de drenaje y las cunetas con bordes inclinados o rampas (2H/1V).</p>
Patrimonio histórico.	<p>Con carácter previo a la ejecución del proyecto se realizará una prospección arqueológica intensiva en toda la zona de actuación.</p> <p>En caso de hallarse restos arqueológicos, se suspenderán momentáneamente las obras previstas en la zona y se comunicará a la Consejería de Cultura correspondiente.</p>

Factores ambientales	Medidas preventivas y correctoras
Clima y atmósfera.	Se respetarán los plazos de revisión de los motores y maquinaria. Centralización de los repostajes y cambios de aceite. Cubrición con lonas de las cajas de los camiones. Concentración de la maquinaria en la misma carretera. Riego periódico. Limitación de la velocidad en pistas y caminos de acceso a 20 km/h.
Agua y cursos fluviales.	Puesta a punto de la maquinaria. No se realizará el mantenimiento de la maquinaria en la zona. Eliminación de materiales en suspensión procedentes de vertido. Gestión de residuos de acuerdo a la Ley 10/1998. Impermeabilización de los parques de maquinaria que además dispondrán de un sistema de recogida de residuos, específicamente de aceites usados. Adopción de las medidas establecidas en el Plan INFOEX, para evitar el aporte de cenizas al agua procedente de la quema de restos vegetales. No se interrumpirá la libre circulación de las aguas. Se extremarán las precauciones en las zonas cercanas al agua. Balizamiento.
Paisaje.	Máxima utilización de materiales de la zona, regeneración natural de acuerdo a la dinámica natural, respeto por la calidad de las aguas, mínima erosión y retirada de todo tipo de residuos. Integración paisajística mediante tratamientos de revegetación. Tratamiento de zonas auxiliares temporales. Ubicación en zonas de menor incidencia ambiental y visual.
Medio socioeconómico.	Protección de la calidad del aire: riegos periódicos, disposición de toldos en los camiones, revisiones periódicas de la maquinaria. Realización de las obras en horario preferentemente diurno (8-22 h). Se evitarán las horas de mayor previsión de atascos. Restauración del viario rural y servicios afectados. Contratación de mano de obra local

### 5. Condiciones al proyecto

Además de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el EsIA se establecen las siguientes condiciones y medidas adicionales:

En coordinación con los órganos competentes de las comunidades autónomas implicadas se establecerá el calendario de obra definitivo adaptado a los requerimientos biológicos de la zona afectada.

Con carácter previo a la aprobación del proyecto, el informe arqueológico resultante de la prospección arqueológica intensiva prevista en el estudio de impacto ambiental, deberá contar con la revisión y aprobación de las consejerías de cultura de ambas comunidades autónomas, en aplicación de su legislación sectorial sobre patrimonio.

Asimismo, se considera necesario incorporar los condicionantes propuestos por los distintos organismos consultados en la información pública. Por un lado, la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental, y la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, y por otro lado, la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, y la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha,

De igual forma, se incorporarán al proyecto los condicionantes establecidos por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en informe complementario solicitado por esta dirección general, los cuales se recogen a continuación:

El límite de velocidad de la carretera será el apropiado para un entorno natural protegido con una notable riqueza faunística, para así evitar que se incremente la tasa de atropellos y reducir el estrés que origina en los animales las emisiones sonoras.

Si durante la fase de construcción, en un determinado curso de agua, existiese riesgo de pérdida de la calidad de las aguas por incremento de su turbidez y presencia de sólidos en suspensión, se utilizarán elementos para la retención de finos tales como láminas

filtrantes con geotextiles, balas de paja, sacos terreros, balsas de decantación o canales perimetrales.

Los drenajes transversales se diseñarán de tal manera que mantengan el caudal natural del cauce.

## 6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental recoge un plan de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas. A dicho plan de vigilancia ambiental se incorporará el seguimiento y control de la eficacia de las medidas señaladas en el apartado 5. Condiciones al proyecto» de esta declaración, así como la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observase que se superan los impactos previstos o si son insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. La vigilancia ambiental contempla la fase previa a la ejecución de la obra, la fase de ejecución y la de explotación.

Dentro del estudio de impacto ambiental se establecen los aspectos objeto de vigilancia y los indicadores y criterios establecidos para su aplicación. También se incluye un apartado en el que se detalla la tipología de los informes técnicos del programa y su contenido mínimo. Según se indica en el estudio, dichos informes serán remitidos a esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El promotor deberá cumplir en su totalidad el programa de vigilancia ambiental y explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE 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 proyecto Acondicionamiento de la carretera de Peñalobar (Badajoz) a Guadalmez (Ciudad Real) 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 Confederación Hidrográfica del Guadiana como órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 1 de octubre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA DE PEÑALOBAR (BADAJOZ) A GUADALMEZ (CIUDAD REAL)

