

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

6292 *Resolución de 17 de junio de 2016, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Trazado y construcción de la variante de Zafra, carretera N-432 de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300 (Badajoz).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.^a del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Trazado y construcción de la Variante de Zafra, carretera N-432 de Badajoz a Granada, pp.kk. 69,400 al 78,300 (Badajoz) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), los proyectos comprendidos en el anexo II, de la Ley de evaluación ambiental.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Antecedentes. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.

Con fecha 17 de julio de 2001 se publica en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 170, la Resolución de 25 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del Estudio Informativo Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafra. Badajoz.

Con fecha 10 de noviembre de 2001 se publica en el BOE, número 270, la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, de 5 de octubre de 2001, por la que se aprueba el expediente de información pública y se aprueba definitivamente el citado Estudio Informativo, seleccionando como alternativa a desarrollar la Solución 1.4.

La aprobación del Proyecto de Construcción de la Variante de Zafra queda en suspenso tras la autorización, el 13 de diciembre de 2004, de la orden de estudio del Estudio Informativo Autovía A-81 Badajoz-Córdoba-Granada. Tramo: Badajoz-Espiel, pues uno de los posibles corredores de la autovía, a su paso por Zafra, coincidía sensiblemente con el trazado de la variante. No obstante, la actual redacción del Estudio Informativo de la mencionada autovía A-81 propone su paso al norte de la localidad de Los Santos de Maimona, no afectando, por tanto, al corredor seleccionado de la Variante de Zafra.

Con fecha 18 de noviembre de 2011, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, emite una nueva orden de estudio del proyecto de Construcción variante de Zafra, carretera N-432, de Badajoz a Granada, pp.kk. 69,400 al 78,300, el cual desarrolla la solución seleccionada en la aprobación definitiva del Estudio Informativo (Solución 1.4).

Dado el tiempo transcurrido sin que se haya acometido la ejecución de las obras de la Variante de Zafra, y en vista de que la mencionada declaración de impacto ambiental se encuentra caducada, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, con fecha 14 de mayo de 2015, inicia un nuevo trámite de evaluación de impacto ambiental simplificada.

El proyecto tiene como objeto la construcción de una variante de población en la carretera N-432, entre los pp.kk. 69+400 y 78+300, mediante un nuevo tramo de carretera

convencional, de un carril por sentido, que permita la circunvalación de Zafra y la supresión de la actual travesía por la zona urbana del municipio.

El trazado previsto en el presente proyecto coincide con la alternativa seleccionada (Solución 1.4) en la citada declaración de impacto ambiental (Resolución de 17 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente).

El proyecto, con la alternativa finalmente seleccionada tras el proceso de evaluación, presenta las siguientes características:

Longitud aproximada: 7.887 m.
 Velocidad de proyecto: 100 km/h.
 Anchura de la calzada: 7 m (2 carriles de 3,5 m).
 Arcenes: 1,50 m.
 Bermas: 1,00 m.
 Radio máximo: 7.500 m.
 Radio mínimo: 1.000 m.
 Pendiente máxima: 3,7%.
 Enlaces:

Enlace Norte de Zafra (de tipo diamante con pesas).
 Enlace con EX-101 (con glorieta a distinto nivel).
 Enlace Sur de Zafra (de tipo diamante con pesas).

Principales estructuras:

Pasos superiores (3).
 Pasos inferiores (6).

La actuación proyectada se localiza dentro de los términos municipales de Zafra y Puebla de Sancho Pérez, discurriendo muy próxima al de Los Santos de Maimona, en la provincia de Badajoz.

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

2. Tramitación y consultas.

Con fecha 14 de mayo de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 11 de junio de 2015 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas en relación al proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una <X> aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) . . .	-
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
Subdelegación del Gobierno en Badajoz	-
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura	X
Dirección General de Agricultura y Ganadería de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura	-
Dirección General de Carreteras y Obras Hidráulicas de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura	-
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de Extremadura	X
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)	-
Diputación Provincial de Badajoz	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Los Santos de Maimona (Badajoz)	-
Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez (Badajoz)	X
Ayuntamiento de Zafra (Badajoz)	X
SEO/Birdlife	-
Ecologistas en Acción de Extremadura	-
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX)	-

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Guadiana indica que la infraestructura proyectada cruzaría el arroyo del Rincón, el arroyo Casablanca y un arroyo innominado tributario de la Rivera de Zafra, pertenecientes a la Masa de Agua Superficial (MASp) Rivera del Playón, por lo que cualquier actuación dentro del Dominio Público Hidráulico (DPH) requerirá autorización administrativa previa, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del DPH (RD 849/1986, de 11 de abril).

Por otro lado, propone una serie de medidas de carácter general para la protección del DPH y el mantenimiento y el correcto funcionamiento hidrológico-hidráulico, así como otras medidas más específicas, entre las que destacan:

Se recomienda la adopción de pilas de sección circular. Si esto no fuera posible, deberá maximizarse el ancho efectivo (libre) de la sección transversal del cauce.

Se debe garantizar el mantenimiento de la red fluvial actual, minimizando las alteraciones de caudal durante la ejecución de las obras, y sin que se produzca alteración entre el régimen de caudales anterior y posterior a la ejecución.

Los ríos y arroyos funcionan como corredores ecológicos y de biodiversidad, por lo que siempre se debe respetar su continuidad, tanto lateral como longitudinal. En este sentido, recomienda que toda obra transversal a cauce se diseñará para evacuar la avenida correspondiente a un periodo de retorno mínimo de 500 años en régimen natural.

En las zonas próximas a los cauces, durante la ejecución de las obras se deben instalar las oportunas barreras de retención de sedimentos.

Todas las actuaciones que se lleven a cabo en el DPH y sus zonas próximas, estarán acompañadas de las oportunas medidas de restauración, tanto de la vegetación, como de los relieves alterados, a realizar de forma inmediata a la terminación de las obras.

Las labores de restauración de cauces y riberas mediante plantaciones se deberán llevar a cabo con vegetación autóctona, en forma de bosquetes, evitando las plantaciones lineales.

La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura, señala que no es necesario que el proyecto sea sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, toda vez que la Variante de Zafra ya obtuvo declaración de impacto ambiental favorable, y no se prevé que el proyecto cause impactos ambientales significativos, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras contempladas en la documentación ambiental, así como las siguientes medidas propuestas por dicho organismo:

Previamente a la instalación de instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, acopios, ejecución de préstamos, desmontes, terraplenes, arranque y/o corta de arbolado, etcétera, será necesario obtener las correspondientes autorizaciones ante el órgano competente.

El arbolado autóctono existente en la zona de actuación se deberá respetar siempre y cuando no interfiera en las obras a ejecutar, en cuyo caso, los pies de arbolado autóctono deberán ser trasplantados, a la mayor brevedad posible, a un lugar cercano, preferiblemente en terrenos expropiados de las márgenes de la vía. Dicho trasplante se

realizará entre los meses de noviembre y marzo, manteniendo estos espacios asistidos durante los siguientes 5 años a la plantación.

Durante la fase de explotación, se procederá a la eliminación de las especies exóticas invasoras que, de forma alarmante, están proliferando en varios puntos próximos a la vía prevista.

En las labores de desbroce, se evitarán los tratamientos con herbicidas en las márgenes de la carretera, cunetas, taludes, glorietas, etc., sustituyéndose por actuaciones manuales, siempre que el terreno lo permita, o por desbroces mediante métodos mecánicos en la época adecuada.

Los movimientos de tierras, voladuras, desbroces o actividades que generen un ruido excesivo se ejecutarán preferentemente fuera del periodo comprendido entre 15 de marzo y 15 de junio, especialmente para voladuras y desbroces. En el caso de que se requiera actuar fuera de la traza y en estas fechas, se deberá contar con un estudio previo con muestreo de especies reproductoras de aves estepáricas, como el aguilucho cenizo.

En los pasos de agua, se recomienda sustituir, en el mayor número posible, los caños proyectados por marcos de 1x1 m que faciliten su función como pasos de fauna, minimizando el riesgo de barrera física y elevada mortalidad de fauna de este tipo de infraestructura.

Los taludes deberán ser firmes y con pendientes suaves para evitar derrumbes y colmataciones de los desagües.

Se realizará la retirada de escombros y limpieza y adecuación de los terrenos afectados por las obras.

Se utilizarán barreras y filtros de contención para evitar el arrastre de sedimentos en los cursos fluviales durante el periodo de obras.

Para los cruces de cursos de agua temporales o permanentes:

En los puentes o conducciones se dejará el lecho natural, o bien los marcos dispondrán su losa en el curso por debajo del lecho natural.

En los badenes, se evitarán descalces en los estribos, dejando el afirmado con una sección transversal cóncava y escolleras en las márgenes.

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, en su primer informe de 18 de agosto de 2015, informa favorablemente del proyecto, siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas previstas en la documentación ambiental, así como las medidas correctoras propuestas por dicho organismo, entre las que destacan:

Se realizará un seguimiento intensivo de todas las obras y actuaciones a realizar en las zonas próximas a los yacimientos y hallazgos arqueológicos detectados durante los trabajos de prospección arqueológica (YAC72969, YAC 72972, YAC72975 y YAC72978).

Se llevará a cabo un control y seguimiento arqueológico permanente y a pie de obra, por parte de técnico arqueólogo especializado, de todos los movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural que conlleve la ejecución de las obras, incluidos los caminos de acceso, acopios, obras auxiliares, etc.

Si como resultado del control arqueológico se confirmara la existencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto, se procederá de forma inmediata a la paralización de las obras y al balizamiento de la zona de afección y se realizará una primera aproximación cronocultural de los restos, poniendo en conocimiento de estos hechos al organismo autonómico competente, quien podrá establecer el desarrollo de un plan de excavaciones arqueológicas conforme a lo establecido en la legislación vigente.

La Diputación Provincial de Badajoz no realiza ninguna consideración al proyecto.

El Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez informa que el proyecto no causará efectos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor.

El Ayuntamiento de Zafra no realiza ninguna alegación al respecto.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 15 de octubre de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita al promotor si procede modificar el proyecto, con objeto de incorporar al mismo las medidas adicionales y recomendaciones planteadas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas.

Con fecha 5 de enero de 2016, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural respuesta del promotor donde asume las consideraciones y las medidas preventivas y correctoras adicionales propuestas por los distintos organismos que han participado durante la fase de consultas, las cuales serán incorporadas al proyecto constructivo.

Por otro lado, en relación con la Vía de la Plata, el promotor remite y asume las medidas propuestas en un segundo informe de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, de 5 de noviembre de 2015, en el que además de mantener las medidas previstas en su primer informe, señala que el desarrollo de la obra puede afectar a la calzada romana Vía de la Plata en el p.k. 2+750, en un tramo donde tan sólo se conservan vestigios de la misma a nivel indiciario, por lo que será necesario llevar a cabo en dicho punto una intervención arqueológica, empleando la metodología de excavación establecida por dicha Dirección General, con objeto de delimitar la extensión de los posibles restos, caracterizar el contexto arqueológico de los hallazgos, recuperar las estructuras conservadas, conocer la funcionalidad de sus distintos elementos y establecer tanto su encuadre cultural como su enmarque cronológicos.

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Características del proyecto:

El proyecto consiste en la construcción de una nueva variante de población en la carretera N-432, de aproximadamente 7,9 km de longitud, que permita la circunvalación de Zafra, reduciendo el tráfico de vehículos a través del casco urbano de dicho municipio.

Con el fin de compensar los movimientos de tierras generados, el promotor contempla la reutilización de las tierras sobrantes procedentes de los desmontes para el relleno de los tramos que discurren en terraplén.

El balance de tierras asociado al proyecto se describe a continuación:

Tierra vegetal: 55.000 m³.
Desmontes: 385.000 m³.
Terraplén: 450.000 m³.
Suelo seleccionado: 57.000 m³.
Suelo estabilizado: 41.000 m³.
Firme: 61.500 m³.
Volumen de sobrantes: 150.000 m³.

Los préstamos necesarios para la capa de coronación en terraplenes (tanto para suelo seleccionado como estabilizado) y formación de cuñas de transición, procederán, preferentemente, de zonas actualmente en explotación, legalizadas y con planes de restauración aprobados. Tras estudiar la capacidad de acogida del territorio, el promotor también propone la apertura de un nuevo préstamo situado en la margen izquierda de la nueva vía, en el entorno del p.k. 5+000.

El volumen de material excavado en los trabajos de desmonte no apto para su reutilización en el terraplén, será utilizado en el relleno de los huecos del préstamo mencionado anteriormente. Asimismo, para el depósito del resto de tierras sobrantes, el promotor propone una parcela en la margen derecha, en el entorno del p.k. 4+300, con un

superficie aproximada de 2,5 ha que hace posible el vertido de entre 100.000 y 125.000 m³, suficiente para albergar el resto del volumen de material de rechazo generado por la obra. Esta parcela propuesta se trataría de un antiguo vertedero, el cual presenta un sellado deficiente con numerosos restos de escombros y residuos.

La apertura del préstamo y/o utilización del vertedero propuestos, los cuales se disponen fuera de las zonas de exclusión con presencia de acuíferos, márgenes fluviales, zonas con vegetación arbórea, de interés arqueológico o elevado valor ecológico o paisajístico, etc., contarán con la correspondiente tramitación previa de autorización ante el organismo autonómico competente. Asimismo, tras la ejecución de las obras, se procederá a su restauración para su adaptación a las características paisajísticas y naturales del entorno.

Durante la ejecución de los trabajos se generarán diferentes tipos de residuos procedentes de actividades de diversa naturaleza, por lo que se realizará una identificación de todos los materiales existentes y se realizará un tratamiento y gestión selectiva de los mismos.

Los materiales procedentes de demolición (firmes, estructuras, hormigón, metales, plásticos, etc.) se depositarán en vertederos debidamente autorizados por el Gobierno de Extremadura.

Los residuos peligrosos generados (aceites, envases contaminados, etc.) serán gestionados por gestores autorizados de acuerdo con la normativa de aplicación.

La ejecución del proyecto no supone un incremento de la contaminación ni del riesgo de accidentes.

Ubicación del proyecto:

La actuación proyectada se localiza, en su mayor parte del recorrido, sobre terrenos catalogados como Suelo No Urbanizable Común dentro de los términos municipales de Zafra y Puebla de Sancho Pérez (Badajoz), destinados principalmente al cultivo agrícola de cereales de invierno, vid y olivar, por lo que se considera que la capacidad de carga del medio para acoger dichas actuaciones como adecuada.

La morfología de la zona es suave, constituida por una amplia meseta de relieve llano o ligeramente ondulado, con una altura media de unos 480 m, delimitada al noreste por las Sierras de Los Olivos y, por el oeste, por la Sierra de Castellar.

El ámbito de actuación se ubica dentro de la cuenca hidrográfica del Guadiana, atravesando la nueva variante proyectada el arroyo del Rincón, el arroyo Casablanca y un arroyo innominado tributario de la Rivera de Zafra, los cuales presentan un caudal muy estacional. El área de estudio se localiza sobre la masa de agua subterránea 041.018 Zafra-Olivenza.

Las actuaciones proyectadas no se ubican sobre hábitats de interés comunitario o en terrenos incluidos en la Red Natura 2000 o en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura (RENPEX), encontrándose el espacio protegido más cercano, la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000406 Colonias de Cernícalo Primilla de Zafra, a aproximadamente 1.100 m de las actuaciones proyectadas, dentro del casco histórico de Zafra. La citada ZEPA destaca por la presencia de cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), en concentraciones importantes de reproducción.

Respecto a la vegetación existente, las actuaciones proyectadas se ubican, principalmente en terrenos destinados a cultivos de cereal de secano, olivar y viñedo, quedando reducida la vegetación natural a pequeñas extensiones de terreno cuya cobertura dominante es de tipo arbustivo, generalmente sobre suelos pedregosos y poco desarrollados, en los que destaca la presencia de las familias de las labiadas, cistáceas, leguminosas y algunas rutáceas, así como herbáceas de la familia de las compuestas. No es previsible la presencia de flora autóctona o protegida en la zona de actuación.

Con relación a la fauna, en el entorno de actuación, y ligado a las zonas de matorral y pastizal principalmente, destaca la presencia de las siguientes aves esteparias: avutarda (*Otis tarda*), sisón común (*Tetrax tetrax*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*) y alcaraván

(*Burhinus oedicnemus*), especies catalogadas como sensibles a la alteración de su hábitat, las tres primeras, y vulnerable, la última, según el Catálogo Regional de Especies de Fauna Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001, de 6 de marzo). Por otro lado, el ámbito de estudio es zona de campeo y, ocasionalmente, de reproducción, del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), catalogado como sensible a la alteración de su hábitat según el citado Catálogo Regional.

En el entorno del proyecto se han localizado varios yacimientos arqueológicos detectados durante los trabajos de prospección arqueológica, correspondientes a materiales cerámicos de cronología variada desde época romana hasta contemporánea. Asimismo, la nueva variante atraviesa la vía pecuaria Colada del Álamo y la calzada romana Vía de la Plata.

Características del potencial impacto:

Con objeto de minimizar las afecciones asociadas a la nueva variante, el trazado proyectado cumple con los condicionantes establecidos en la Resolución de 25 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del Estudio Informativo Carretera N-432, de Badajoz a Granada, puntos kilométricos 69,400 al 78,300. Variante de Zafra. Badajoz.

Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos derivado del tránsito de la maquinaria, movimiento de tierras y la acumulación de materiales de la obra. Durante la fase de explotación, el tráfico de vehículos supondrá la emisión de gases contaminantes procedentes de la combustión de hidrocarburos, si bien no se prevé un incremento de los niveles de tráfico, el cual se alejará del casco urbano de Zafra.

El promotor, para reducir el impacto sobre la calidad del aire, propone medidas como el riego de caminos y zonas de obras, el transporte cubierto de los materiales, la limitación de la velocidad y el mantenimiento adecuado de los vehículos y maquinaria de obra.

Por otro lado, se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los movimientos de tierras, al uso de los explosivos en la excavación de los desmontes en roca de la traza y al funcionamiento de la maquinaria durante la fase de obras, que continuará en la fase de explotación debido a la circulación de vehículos por la infraestructura proyectada.

En el entorno de actuación existen viviendas aisladas de carácter residencial familiar próximas al trazado proyectado, tal y como se puede comprobar en la siguiente tabla:

P.K.	Margen	Distancia aproximada
0+400	Derecho	100 m
0+700	Izquierdo	50 m
2+800	Izquierdo	90 m
3+900	Izquierdo	165 m
5+300	Izquierdo	50 m
5+500	Derecho	110 m
6+300	Derecho	235 m
6+600	Derecho	95 m

El promotor contempla la realización de un estudio de ruido más detallado a nivel de proyecto constructivo, así como el seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de explotación, de tal modo que permita determinar la necesidad de instalación de pantallas acústicas con objeto de reducir los niveles sonoros en el ámbito de dichas viviendas, cumpliendo, en todo caso, con la legislación vigente.

Por otro lado, la ejecución de la variante proyectada permitirá la reducción de la circulación de vehículos por el núcleo urbano de Zafra, a través de la travesía de la N-432, reduciendo los niveles sonoros actuales que presenta dicha población.

Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se podrán producir durante la fase de construcción como consecuencia de los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones, vertidos de tierras y préstamo de materiales, dando lugar a la modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

El trazado se adaptará a la topografía del terreno, el cual presenta pendientes suaves. El proyecto contempla el diseño de las pendientes de los taludes de desmonte y terraplén, los cuales serán inferiores a 10 m, de forma que sean estables y no se produzcan fenómenos de deslizamiento de laderas. Asimismo, la revegetación proyectada en aquellos taludes que no se proyectan sobre roca, minimizará los potenciales efectos erosivos que pudieran originarse.

En relación a la edafología, las actuaciones proyectadas se ubican, mayoritariamente, sobre suelos con una buena capacidad agrológica. Los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo (aproximadamente 37,61 ha) por la ejecución de las obras, la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y de tránsito de la maquinaria y vehículos de obra, y el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales de sustancias contaminantes.

El promotor contempla la retirada, acopio, conservación y reutilización de la tierra vegetal y la descompactación de los terrenos afectados. El mantenimiento de la maquinaria se realizará en parques habilitados para dicho fin, los cuales dispondrán de suelos impermeabilizados y de un sistema de recogida de contaminantes.

Las instalaciones auxiliares se localizarán en las glorietas y espacios libres de los enlaces con la carretera EX-101 y Sur de Zafra, dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura, alejadas de cauces fluviales, espacios protegidos, zonas de vegetación natural de interés, zonas urbanas, vías pecuarias y elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico. El promotor contempla la restitución íntegra e inmediata tras las obras de los espacios a ocupar por las instalaciones auxiliares.

En relación con la hidrología, el proyecto no prevé afectar a acuíferos, afloramientos subterráneos ni cursos de agua continuos, cruzando únicamente las pequeñas vaguadas de los arroyos del Rincón, Casablanca y un tributario de la Rivera de Zafra, que durante la mayor parte del año se encuentran secos, donde se proyectarán barreras de sedimentación y obras de drenaje transversal que garanticen el mantenimiento de las líneas de escorrentía natural.

El proyecto incluye, entre otras medidas de protección sobre la hidrología, realizar las labores de repostaje, cambio de aceite y lavado de la maquinaria, dentro del propio parque de maquinaria, sobre superficies totalmente impermeabilizadas, las cuales contarán con un red de drenaje perimetral y balsas de decantación que eviten el vertidos de contaminantes al medio.

El promotor incorporará al proyecto de construcción las medidas de protección de la hidrología propuestas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana, en su informe de 17 de julio de 2015.

Las labores de despeje y desbroce supondrán la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva variante y de las zonas de acopio, accesos temporales e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas.

El trazado proyectado afecta principalmente a zonas de cultivo de cereal de secano (18,75 ha), olivar (6,03 ha), viñedo (3,87 ha), cultivos herbáceos con olivar disperso (0,12 ha), eriales (3,56 ha) y terrenos improductivos (4,64 ha), y en un porcentaje significativamente menor a la vegetación natural asociada zonas de matorral y pastizal (0,64 ha).

Con el fin de minimizar los posibles impactos sobre el suelo y la cubierta vegetal, se aprovecharán, en la medida de lo posible, la propia traza y los caminos de acceso existentes, minimizando la apertura de nuevos accesos, y se limitará el movimiento de maquinaria y personal fuera de las zonas de ocupación, incluidas las instalaciones auxiliares, mediante su jalonamiento estricto.

De forma previa a las operaciones de desbroce, y en coordinación con el órgano competente del Gobierno de Extremadura, se prevé el trasplante de pies de olivo afectados por la construcción de la variante proyectada, su acopio en el área de expropiación, y su posterior plantación, una vez finalizadas las obras, para la restauración de las glorietas y de las zonas libres de los enlaces previstos. Para la selección de los árboles susceptibles de trasplante se dará prioridad a los ejemplares de mayor tamaño que tengan un buen estado sanitario, un porte recto y la copa frondosa.

El promotor contempla mantener el resto de los olivos existentes en el entorno de la superficie de ocupación de la nueva vía, en especial en las zonas libres del enlace Norte de Zafra, para los cuales se dispondrán protectores arbóreos o un cercado eficaz que permitan la protección tanto de la parte aérea como del sistema radical. En el caso que algún árbol quedara afectado por rotura de ramas durante la época de actividad vegetativa, éstas deberán ser podadas y protegido el corte con antisépticos.

Durante la fase de explotación, se procederá a la eliminación de las especies exóticas invasoras existentes junto a la futura vía, en la época adecuada, mediante actuaciones manuales, siempre que el terreno lo permita, o por desbroces con métodos mecánicos.

El proyecto incluye un programa de restauración ambiental e integración paisajística de todas las zonas afectadas por el proyecto, en el que se incluye labores de revegetación con especies herbáceas (gramíneas y leguminosas) y especies arbustivas autóctonas (romero, tomillo blanco, esparto, enebro y coscoja).

Por otro lado, la ejecución de las obras puede suponer un incremento del riesgo de incendio, por lo que el proyecto incluirá un plan de prevención y extinción de incendios.

Durante la fase de obras se puede producir afección a la fauna como consecuencia de la pérdida, fragmentación y alteración de hábitats por la ocupación de la superficie para la construcción de la infraestructura proyectada. Asimismo, también se puede producir la potencial destrucción de nidos y madrigueras y afecciones a causa de la variación de las pautas de comportamiento y desplazamientos de especies como consecuencia de los ruidos, mayor presencia humana, movimiento de maquinaria y otras molestias que las obras pueden ocasionar.

El promotor señala que la superficie ocupada por la vía proyectada será de pequeña magnitud, muy próxima al núcleo urbano de Zafra, previéndose el jalonamiento estricto de la superficie de ocupación de las obras, y que la afección sobre las especies de fauna, en especial sobre las aves esteparias y el cernícalo primilla, será poco significativa al presentarse en el entorno zonas similares que pueden ser utilizadas como áreas de campeo y alimentación.

De forma previa al inicio de las obras, se realizará una inspección visual, por parte de un técnico competente en la materia, de todas las zonas de obra, incluyendo las instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y vertedero y caminos de acceso, con objeto de detectar ejemplares de especies protegidas, camadas, nidadas o puestas que puedan ser afectadas por la construcción de la nueva variante. En caso de detectar la presencia de especies protegidas, se diseñará un plan de actuación, en coordinación con el órgano ambiental competente, el cual puede incluir respetar un radio de protección de 100 m, su traslado a zonas de similares condiciones o cría asistida.

Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serían el posible efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada, si bien no existen corredores de fauna importantes en el ámbito de estudio, y el riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento.

El proyecto contempla el adecuado cerramiento de la nueva infraestructura proyectada, el cual dispondrá de dispositivos de escape para la fauna que haya accedido a su interior, y la adaptación de las obras de drenaje como pasos para pequeños mamíferos y la herpetofauna, mediante la adecuación y revegetación de embocaduras. Durante la fase de explotación se realizará un seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna previstos y del número de atropellos ocurridos a lo largo de la vía.

En el proyecto de construcción se tendrán en cuenta las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente

(2006) y 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).

El proyecto contempla que los movimientos de tierra y actividades más ruidosas, en caso de ser necesarias, se realicen en fuera del periodo más sensible para las especies de interés existentes en el ámbito de actuación, como pueden ser las aves esteparias, que comprende entre febrero y agosto.

No es probable que el proyecto tenga repercusiones directas o indirectas sobre espacios incluidos en la Red Natura 2000 próximos a las actuaciones proyectadas, como es el caso de la ZEPA Colonias de Cernícalo Primilla de Zafra, dada la distancia existente entre el casco histórico, donde nidifica esta especie, y la nueva variante proyectada, y la presencia de zonas similares que pueden ser utilizadas como áreas de campeo y alimentación.

En relación con el paisaje, el principal impacto durante la fase de construcción se produce debido a la presencia de maquinaria de obra y al desbroce y/o eliminación de vegetación de origen antrópico para la construcción de la infraestructura prevista. Durante la fase de explotación, la presencia la nueva variante implicará una pérdida de la calidad visual del entorno, si bien, el alto grado de antropización de la zona de actuación con la casi ausencia total de vegetación natural, la proximidad al núcleo urbano de Zafra, la presencia de otras infraestructuras próximas, como es el caso del actual ferrocarril de Mérida a Zafra y la propia carretera N-432, y la adaptación del trazado a la topografía del terreno minimizan la incidencia sobre el paisaje.

El proyecto incluye la revegetación y restauración paisajística de todas las zonas afectadas por el mismo, incluidas las instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, y zonas de préstamo y vertedero.

Por otro lado, las prospecciones arqueológicas realizadas, han permitido determinar la existencia de varios elementos pertenecientes al patrimonio cultural y arqueológico próximos a la zona de actuación del proyecto, si bien, las actuaciones proyectadas no suponen impactos directos sobre los mismos, afectando únicamente a una mínima superficie del yacimiento YAC72969, situado en el p.k. 4+250.

El promotor contempla el seguimiento intensivo de todas las obras y actuaciones a realizar en las zonas próximas a los yacimientos arqueológicos detectados durante los trabajos de prospección arqueológica (YAC72969, YAC72972, YAC72975 y YAC72978). Para el resto del trazado, se llevará a cabo un control y seguimiento arqueológico permanente y a pie de obra, por parte de técnico arqueólogo especializado, de todos los movimientos de tierra en cotas bajo rasante natural que conlleve la ejecución de las obras.

En caso de localizar la presencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto, se procederá a la paralización de los movimientos de tierras en el área afectada hasta la realización de los pertinentes sondeos, siempre en coordinación con el órgano competente del Gobierno de Extremadura.

Respecto a la calzada romana de la Vía de la Plata, el promotor contempla llevar a cabo en el entorno del p.k. 2+750 una intervención arqueológica, empleando la metodología de excavación establecida por Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, con objeto de delimitar la extensión de los posibles restos, caracterizar el contexto arqueológico de los hallazgos, recuperar las estructuras conservadas, conocer la funcionalidad de sus distintos elementos y establecer tanto su encuadre cultural como su enmarque cronológico.

El vial proyectado atraviesa la Vía de la Plata, en el entorno del p.k. 2+700, y la vía pecuaria Colada del Álamo, alrededor del p.k. 7+200, previéndose la reposición de las mismas mediante la construcción de dos pasos inferiores de 8 y 4 m de anchura, respectivamente, que garanticen la continuidad de sus trazados.

La ejecución de la variante permitirá reducir el actual tráfico de vehículos a través del municipio de Zafra, lo que supondrá una mejora para la población local. El proyecto garantiza el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la reposición de los bienes y servicios afectados.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Trazado y construcción de la variante de Zafra, carretera N-432 de Badajoz a Granada, pp.kk. 69,400 al 78,300 (Badajoz), vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 17 de junio de 2016.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Pablo Saavedra Inaraja.

