

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 11740** *Resolución de 27 de julio de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Nuevo puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres).*

Antecedentes de hecho

Con fecha 21 de diciembre de 2016, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, un escrito de la Subdirección General de Estudios y Proyecto de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres).

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, esta Subdirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

El objeto del proyecto es resolver los problemas de seguridad viaria para vehículos pesados por el estrecho puente de la N-110 sobre el río Jerte (espacio perteneciente a Red Natura 2000) a su paso por Cabezuela del Valle. En la actualidad el tráfico en este puente histórico es alternativo en cada sentido regulado por semáforos, uno a cada lado del río.

Se va a construir un nuevo puente sobre el río Jerte en Cabezuela del Valle que pueda soportar simultáneamente el tráfico en ambos sentidos de la carretera N-110. Esta nueva estructura se va a ubicar en conexión directa con la actual travesía de Cabezuela del Valle, en la calle Plasencia. Es necesario dar continuidad a la carretera N-110 en unos 500 m de longitud hasta el nuevo puente a construir, por la margen derecha del río.

El proyecto comienza pasado el p.k. 371 de la carretera N-110, discurre de norte a oeste de Cabezuela del Valle y finaliza cruzando el río Jerte por el nuevo puente a diseñar. El nuevo puente tiene una longitud de 68 metros, según el documento ambiental.

Tratándose de una mejora local, el nuevo tramo de carretera a diseñar debe tener unas características similares a las de la carretera N-110.

También se va a conservar el paseo fluvial y el resto de servicios afectados y se va a ejecutar una glorieta que elimina la curva cerrada que se generaría a la entrada del nuevo puente, que serviría para reducir la velocidad en el acceso a la población.

Por otra parte, la inclusión de la glorieta sugiere convertir el trazado en urbano, de modo que sus características y requisitos pueden resultar mucho más flexibles.

En un primer análisis se tuvieron en consideración 6 alternativas y finalmente se han analizado dos alternativas en esta etapa y se ha seleccionado la Alternativa 2 por tener menor altura de desmontes, menor movimiento de tierras y mejor integración paisajística.

Esta alternativa no permite evitar la afición a la vivienda situada a la altura del puente actual y la de la glorieta proyectada.

Este proyecto afecta a la Zona de Especial Conservación (ZEC) de los ríos Alagón y Jerte, perteneciente a Red Natura 2000.

El proyecto se localiza en el término municipal de Cabezuela del Valle, en la comarca del Valle del Jerte, provincia de Cáceres (Extremadura).

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

Con fecha 18 de enero de 2017 se solicitó subsanación del documento ambiental, el documento subsanado se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el 17 de abril de 2017.

Con fecha 22 de mayo de 2017, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Tajo. MAPAMA (Madrid).	Si
Confederación Hidrográfica del Tajo (Oficina de Planificación Hidrológica). MAPAMA (Madrid).	No
Oficina Española de Cambio Climático. MAPAMA (Madrid).	No
Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. MAPAMA. (Madrid).	No
Diputación Provincial de Cáceres.	Si
Delegación del Gobierno en Extremadura (Badajoz).	No
Subdelegación del Gobierno en Cáceres.	Si
Ayuntamiento de Cabezuela del Valle (Cáceres).	Si
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz).	Si
Dirección General de Turismo. Consejería de Economía e Infraestructuras. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz).	No
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz).	Si
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Salud y Política Social. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz).	Si
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Economía e Infraestructuras. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz).	No
Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural. Presidencia. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz).	Si
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz).	Si
Universidad Politécnica de Cáceres (Cáceres).	No
Ecologistas en Acción de Extremadura.	No
WWF/ADENA.	No
SEO/Birdlife	No
ADENEX. Asociación para Defensa Naturaleza y Recursos de Extremadura. Mérida (Badajoz).	No
Os Verdes (Madrid).	No

De las respuestas recibidas cabe destacar lo siguiente:

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural informa favorablemente condicionando a las medidas fijadas en su informe: no se autoriza el uso de la almazara propuesta como zona de instalaciones (se encuentra incluida en el Inventario de Arquitectura Vernácula de Extremadura por su valor patrimonial). Si durante la ejecución de las obras se hallasen restos u objetos con valor arqueológico se paralizarán los trabajos, se protegerán los restos y se comunicará su descubrimiento a la Consejería de Cultura en el plazo de 48 horas.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio no considera que existan impactos significativos aplicando las medidas señaladas en el estudio de impacto ambiental. Recuerda la necesidad de prestar

especial atención a la integración paisajística de los desmontes, de diseñar adecuadamente la iluminación de la vía para evitar la contaminación lumínica y de aplicar las medidas correctoras necesarias para que se cumpla con los límites de contaminación acústica señalados en la legislación vigente.

La Dirección General de Salud Pública del Servicio Extremeño de Salud no aporta alegaciones de tipo ambiental.

El Servicio de Gestión Medioambiental del Área de Infraestructuras de la Diputación de Cáceres indica que no se prevén impactos y por tanto no se considera ninguna modificación al proyecto ni contenidos extra a incluir.

El Servicio de Estudios Medioambientales de la Confederación Hidrográfica del Tajo hace, entre otras, las siguientes indicaciones: el puente se diseñará para un periodo de retorno de 500 años, el parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán de forma que no se afecten las aguas superficiales, para ello el drenaje de estas zonas se conectará a una balsa de sedimentación, se instalarán barreras de sedimentos, el lavado de maquinaria se realizará sobre una zona de hormigón destinada a tal fin y con la inclinación necesaria para que el agua vaya a la balsa de sedimentación. Se respetarán las servidumbres de 5 metros de anchura de los cauces públicos (artículo 6 Real Decreto Legislativo 1/2001), las captaciones de aguas públicas deben disponer de autorización y los vertidos que se produzcan deberán contar con la preceptiva autorización (Artículo 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico).

El Área de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Cáceres considera que el proyecto es ambientalmente viable.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura recuerda que el promotor debe solicitar autorización para la ocupación temporal del proyecto (Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura artículos 37 y siguientes así como de la Orden de 19 de junio de 2000, por la que se regulan las autorizaciones y ocupaciones de carácter temporal (DOE de 1 julio)).

El Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Junta de Extremadura informa que no se detecta afección sobre ningún Plan Territorial ni Proyecto de Interés Regional con aprobación definitiva. En el momento en el que se redacta el documento ambiental no se ha producido la aprobación definitiva el Plan Territorial del Valle del Jerte (sí la provisional) y una vez que se apruebe se deberá tener en cuenta esta regulación.

El Ayuntamiento de Cabezuela del Valle indica en su informe que ninguna de las alternativas le parecía buena para su municipio y solicita audiencia con la Dirección General de Carreteras.

Con fecha 8 de septiembre de 2017 la Subdirección General de Evaluación Ambiental trasladó a la Dirección General de Carreteras la solicitud de este Ayuntamiento.

Con fecha 27 de marzo de 2018, se recibe en esta Subdirección respuesta de la Dirección General de Carreteras, que adjunta informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, indicando que esta Demarcación ha mantenido contactos con el Ayuntamiento para aclarar la situación (entre ellos reunión celebrada el 05 de octubre de 2017 en dependencias municipales). El Ayuntamiento manifestó su preocupación relativa a dos edificaciones afectadas por las glorietas (van a ser objeto de expropiación forzosa) y a la reposición del paseo fluvial. Los representantes del Ministerio de Fomento le explican que se preserva la continuidad del paseo.

En su informe, la Demarcación de Carreteras concluye que dado que se van a expropiar las viviendas afectadas, se garantizan todos los derechos de los afectados y qué esta no debe ser la causa de paralizar una actuación de interés general.

Como consecuencia de las respuestas a las consultas, se ha solicitado al promotor, con fecha 28 de mayo de 2018, la inclusión de determinadas condiciones o medidas al proyecto referidas (entre otras) a:

- Diseño del puente y del drenaje.
- Medidas preventivas y correctoras.
- Instalaciones auxiliares (exclusión de la almazara).

- Tratamiento y gestión de residuos.
- Restauración e integración paisajística.
- Aplicación del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- Diseño de luminarias que prevenga la contaminación lumínica.
- Medidas correctoras relativas a contaminación acústica.
- Conservación del paseo fluvial paralelo a la actuación y al río Jerte.

Con fecha 7 de junio de 2018 se ha recibido contestación del promotor, que incluye el pronunciamiento de aceptación sobre el cumplimiento de condiciones a incorporar en el proyecto de forma previa al inicio de las obras o durante su ejecución.

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 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto.

El proyecto consiste en un nuevo trazado de carretera de 500 metros de longitud que transcurre por la margen derecha del río Jerte a su paso por el municipio de Cabezuela del Valle. La tipología del nuevo tramo es similar a la de la N-110 actual.

El proyecto comienza en el p.k. 371 de la carretera N-110 y finaliza cruzando el río Jerte a través del nuevo puente. Se va a ejecutar una glorieta que es fundamental de cara a la seguridad vial, pues elimina la curva cerrada de entrada al nuevo puente y reduce la velocidad de acceso a la población. El trazado se considera urbano de modo que sus características son más flexibles. El puente se va a ejecutar mediante el procedimiento de avance en voladizo desde los dos estribos para evitar apoyos provisionales en el cauce del río Jerte.

La velocidad del proyecto varía de 40 km/h (en la entrada a la glorieta) a 60 km/h y la inclinación máxima es el 5% en pendiente.

b) Ubicación del proyecto.

El proyecto se localiza en el término municipal de Cabezuela del Valle, en la comarca del Valle del Jerte ubicada en la provincia de Cáceres (Extremadura).

El proyecto se va a desarrollar en ámbito periurbano, entre los límites del río Jerte y el pie de ladera que define el valle del Jerte en este tramo, caracterizado por cultivo de cerezos en terrazas, siendo una zona de gran valor paisajístico, especialmente durante la época de floración.

La población de Cabezuela del Valle se localiza en la margen contraria al trazado del acceso del proyecto al nuevo puente.

El puente se encuentra sobre la ZEC fluvial Ríos Alagón y Jerte.

c) Características del potencial impacto.

A continuación se describen los potenciales impactos, que se deducen del documento ambiental y de la información complementaria remitida por el promotor, así como de los informes recibidos en las consultas realizadas.

Clima:

La magnitud de la actuación no es suficiente como para introducir cambios en este aspecto.

Atmósfera:

Se producirán emisiones de partículas sólidas, gases, ruidos y vibraciones durante los trabajos de construcción, el promotor propone medidas como el control de maquinaria, la ejecución de riegos periódicos, cubrición de la carga si el material produce polvo y control de velocidad de circulación en el entorno de las obras.

Durante la fase de explotación se producirán emisiones procedentes de la circulación de vehículos.

Contaminación acústica:

Durante la construcción se va a producir un impacto acústico (excavaciones, voladuras, carga y descarga de camiones) sobre la población ya que la actuación está próxima al entorno humano. Se aplicarán medidas preventivas como la ubicación de pantallas alrededor de la zona de trabajo e instalaciones auxiliares.

Las voladuras se programarán para minimizar las afecciones y reducir su impacto acústico.

Durante la explotación se prevé el cumplimiento de los límites legales referidos al ruido. Se comprobará específicamente el caso de una edificación aislada situada en el cruce de la Avenida de Plasencia con el nuevo puente de la carretera N-110, para la que pudiera ser necesario llevar a cabo medidas correctoras adicionales, como el uso de pavimento fonoabsorbente o el aislamiento acústico de la fachada.

En el proyecto constructivo se realizará un nuevo estudio acústico para el trazado definitivo que actualice el del documento ambiental y se revisarán las medidas preventivas y correctoras previstas. Si se adoptan medidas de protección acústica estas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción y a disposición del órgano ambiental.

Las medidas de protección han de integrarse estética y paisajísticamente en el entorno de la actuación.

Contaminación lumínica:

La iluminación de la vía se dimensionará de forma que se mantenga la calidad del cielo nocturno del entorno tal y como indica la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura.

Geología, geotecnia y morfología:

Los principales impactos se van a producir en los movimientos de tierras necesarios para encajar la nueva glorieta.

No va a ser necesario el aporte de tierras pero si se estiman 5.380 m³ de material sobrante a vertedero, siendo el volumen de excavación total estimado de 16.270 m³.

Los principales impactos consisten en las alteraciones del relieve debidas a los movimientos de tierras, el riesgo de inestabilidad en laderas y al aumento de procesos erosivos al retirar cobertura vegetal y modificar el relieve.

El documento ambiental ha considerado que el impacto es moderado y se proponen numerosas medidas frente a los posibles impactos, entre ellas la revegetación de taludes y el uso de muros.

Préstamos y vertederos:

No se prevé la necesidad de préstamos, habiendo un pequeño excedente de tierras a gestionar.

Se va a tratar de utilizar los excedentes o llevarlos a canteras ya en explotación que tengan que ser restauradas.

Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. El proyecto constructivo deberá contener un apartado específico sobre la gestión de los residuos de construcción y demolición generados por las obras cuyo coste formará parte del presupuesto y que como mínimo incluya la estimación de cantidad prevista, medidas de prevención y de reducción de residuos, actuaciones para la reutilización, reciclado, valorización o eliminación previstas, medidas para la separación y planos de las instalaciones destinadas a la gestión.

El material sobrante resultante de la excavación que no sea apto para rellenos o restauración de zonas de ocupación de instalaciones auxiliares, será caracterizado antes de decidir su destino. Los residuos que no puedan gestionarse como residuo de construcción y demolición se gestionarán según su codificación en la Lista Europea de Residuos. En todo caso, la valorización de materiales excavados se realizará conforme a lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de

valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.

Edafología:

Se producirá una pérdida de suelo tanto por la ocupación necesaria para el proyecto como por la pérdida de suelo fértil.

Se podría producir la contaminación del suelo en caso de vertidos accidentales (de maquinaria principalmente), la compactación del suelo durante las obras y la pérdida de calidad de suelos del entorno por todo lo anterior.

La superficie a desbrozar de la infraestructura es de 15.435,687 m² y el volumen total de tierra vegetal a retirar es de 2.565 m³.

Zona de instalaciones auxiliares:

En el estudio de impacto ambiental se proponen dos zonas de instalaciones auxiliares:

* La ZIA A, que se divide en ZIA A derecha (64,12 m²) y ZIA A izquierda (574,06 m²). Estas son las superficies correspondientes a la alternativa 2, que es la seleccionada.

La ZIA A izquierda se asienta sobre terrenos antrópicos y edificios en ruinas:

Parte de la ZIA A izquierda (zona de la almazara), va a tener que ser descartada por su valor patrimonial según ha informado la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, en respuesta a las consultas realizadas relativas al documento ambiental.

Se utilizarán un vallado o pantalla que separe la zona de la almazara de la zona utilizada para instalaciones auxiliares.

Se debe evitar afectar a la playa fluvial existente en las proximidades.

La ZIA A derecha generará un desbroce de herbáceas (no afecta a vegetación de ribera) y se va a jalonar para evitar afectar a la fresneda situada en el lecho del río. Además se llevará a cabo el movimiento de tierras que sea necesario para suavizar la pendiente. En esta zona no está previsto ni acopios de maquinaria ni de materiales peligrosos.

* La ZIA B, próxima a la ermita, tiene 255 m² se localiza en una zona sin valor agrológico.

Se va a demoler la caseta existente y a adecuar e impermeabilizar el suelo para evitar su contaminación.

Hidrología superficial e hidrogeología:

Uno de los posibles impactos es la ocurrencia de vertidos accidentales durante la construcción o la explotación del proyecto puesto que el nuevo puente se ejecuta sobre el río Jerte y el nuevo trazado de la N-110 en sus proximidades.

Durante la construcción del puente no se va a disponer de ningún apoyo intermedio en el cauce del río y para ello se van a emplear procesos constructivos de avance en voladizo.

La construcción del puente podría implicar alteraciones en la calidad del agua en esta zona.

La construcción de la nueva infraestructura afectará a diferentes aspectos relativos a escorrentía, estabilidad de terrenos y especies vegetales.

Se tomarán medidas para no incrementar el riesgo de inundación: dimensionamiento del puente para T500 y drenaje de la infraestructura.

Las tareas de excavación pueden dar lugar a una escorrentía superficial con sólidos en suspensión. Para reducir este riesgo se evitará realizar acopios en zonas de fuertes pendientes y mantener taludes desnudos o no estabilizados, se instalarán barreras de sedimentos y se construirá un drenaje alrededor del parque de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares, conectado a balsas de sedimentación.

Los trabajos de mantenimiento y limpieza se realizarán en zonas adaptadas para ello y se contará con una zona segura de almacén y acopio de residuos, que posteriormente se recogerán y gestionarán por un gestor autorizado.

Cualquier trabajo en dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, los aprovechamientos y los vertidos, requerirá autorización administrativa previa del organismo de cuenca.

Hidrogeología: Al afectar a la permeabilidad del suelo se podría afectar a los procesos de infiltración que alimentan los acuíferos y reducir la tasa de recarga, por otro lado existe el riesgo de que lleguen contaminantes a los acuíferos próximos, por lo que se aplicarán medidas de impermeabilización como medida preventiva.

Paisaje:

La infraestructura genera un impacto sobre la calidad paisajística tanto durante la construcción como en la explotación, ya que la proximidad a la población hace que toda afección visual sea detectada rápidamente.

Para la integración paisajística del puente se han minimizado los elementos estructurales que sobresalen sobre la rasante para evitar la intrusión visual.

Una vez finalizados los trabajos se procederá a la adecuación de los relieves (lo más similares a la situación previa) y a la restauración e integración ambiental empleando para ello siembras y plantaciones.

Los desmontes generados deben quedar paisajísticamente integrados mediante la técnica de abancalamiento utilizada en el entorno, realizando los muros de contención con piedra de la zona o encachado con ella, según propone la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura.

Vegetación:

La vegetación del ámbito de estudio está muy ligada al cauce del río y predomina el cultivo del cerezo en las laderas.

Sólo se va a instalar sobre terreno natural parte de las Zonas de Instalaciones Auxiliares, donde se realizará despeje y desbroce.

La fresneda situada en la zona del río se jalonará para no afectarla.

El documento ambiental destaca que las excavaciones de los estribos no afectarán directamente a la vegetación de ribera: en la ladera derecha todos los movimientos de tierras quedan por detrás del muro del paseo fluvial y en la ladera izquierda este límite está impuesto por el muro que contiene el acceso a la playa fluvial.

Se minimizará la ocupación empleando los viales existentes como caminos de acceso siempre que sea posible.

El riesgo de incendio forestal aumentará en la zona de actuación y puede originarse de forma accidental si no se hace un uso correcto de la maquinaria y los instrumentos de trabajo. También durante la explotación existe riesgo de incendio, para lo que se tomarán las medidas oportunas y se contará con un Plan de prevención y extinción de incendios.

Respecto a las especies alóctonas invasoras se tomarán medidas como la desinfección de materiales y maquinaria antes y después de los trabajos, y se evitará el uso de estas especies en los trabajos de restauración, dando siempre prioridad a las especies autóctonas.

Fauna:

Los potenciales impactos sobre la fauna van a ser la destrucción o alteración de hábitats y las molestias a la fauna durante la construcción, durante la fase de explotación se ha de tener en cuenta el efecto barrera y los atropellos y colisión contra vehículos.

Debido a las dimensiones del proyecto y a que la zona ya se encuentra fragmentada no se espera que las actuaciones incrementen el efecto barrera.

Las principales especies sensibles al impacto por nuevas infraestructuras van a ser el lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*) y la nutria (*Lutra lutra*).

Se va a realizar una inspección faunística previa al inicio de las obras.

Si durante el desarrollo de la actuación se detectase la presencia de alguna especie de fauna catalogada (o sus nidos o madrigueras) tanto a nivel autonómico como

nacional, se pondrá en conocimiento del competente autonómico en materia de especies protegidas, que tomará las medidas adecuadas al respecto.

Espacios naturales de interés:

El área de estudio incluye el límite de la IBA (Área Importante para las Aves) nº 067 Sierras de Gredos y Candelario que se caracteriza por presentar alta diversidad y densidad de rapaces forestales y rupícolas.

El promotor considera que los impactos que la infraestructura puede generar sobre la ZEC ES4320071 Ríos Alagón y Jerte son compatibles con la integridad de la zona y los valores de conservación.

Igualmente, afirma que no se espera que se produzca afección significativa.

El promotor ha incluido distintas medidas específicas asociadas con la ZEC en su documento ambiental, entre ellas destacan las siguientes:

- * Cerramiento temporal rígido para delimitar las obras en el entorno del ZEC.
- * Protección de calidad sonora de la ZEC.
- * Conservar los hábitats relevantes para especies Natura 2000 presentes en el espacio.
- * Conservar la superficie y mantener en estado de conservación favorable los hábitats de interés comunitario 4030 y 4090.
- * Mantener los niveles poblacionales de las siguientes especies: libélula caballito del diablo, (*Coenagrion mercuriale*), mariposa doncella de ondas (*Euphydryas aurinia*) y boga del Tajo (*Pseudochondrostoma polylepis*).

Patrimonio cultural:

La localidad de Cabezuela del Valle está declarada BIC (Bien de Interés Cultural) Conjunto Histórico-Artístico por sus características arquitectónicas y de conservación y se considera que el puente actual tiene un alto valor cultural.

El proyecto va a afectar a la Vía Pecuaria «Cordel del Puente de los Buitres». Se realizarán los desvíos provisionales necesarios para garantizar la permeabilidad transversal y el proyecto constructivo incluirá su reposición.

La almazara ubicada en la zona de la ZIAA está incluida en el Inventario de Arquitectura Vernácula de Extremadura y por tanto no se autoriza que se use como zona de Instalaciones Auxiliares.

Durante los movimientos de tierras se contará con la supervisión de técnicos arqueólogos cualificados.

La principal medida preventiva para proteger el patrimonio arqueológico no detectado consiste en que si durante la ejecución de los trabajos se hallan restos u objetos de valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma paralizarán los trabajos, protegerán los restos y comunicarán su descubrimiento en el plazo de 48 horas a la Consejería de Cultura.

Población:

El proyecto contempla la reposición de caminos rurales, infraestructuras de riego y demás servicios afectados.

Durante las obras se tratará de evitar el dificultar o impedir accesos a edificaciones o fincas presentes en el entorno del proyecto.

Se va a expropiar la edificación que se encuentra en la zona dónde se pretende ejecutar la nueva glorieta.

El Ayuntamiento de Cabezuela del Valle es contrario a las alternativas propuestas, y solicita que se presenten otras, aunque no propone ninguna alternativa o sugerencia. Debido a esta oposición sería conveniente que antes de la aprobación final del proyecto y el inicio de la ejecución de las obras buscar un acuerdo con el Ayuntamiento de Cabezuela, que podría implicar el ajuste o desplazamiento de la nueva glorieta

permitiendo conservar la edificación existente, siempre que sea técnicamente viable y no implique nuevos impactos no previstos.

De la superficie a desbrozar en la alternativa 2 (11.145 m²) el 69,87 % corresponde a cultivo de cerezo, que es un importante valor económico en la zona.

Para evitar molestias por el ruido de voladuras, el contratista propondrá un diseño cuidadoso (metodología menos ruidosa y seguimiento consistente en mediciones periódicas de los niveles sonoros) y notificará a las autoridades locales y a los vecinos de la zona la fecha y horario de esta actividad.

Plan de Vigilancia Ambiental:

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas de seguimiento ambiental son responsabilidad del Ministerio de Fomento.

Parte del Plan de vigilancia ambiental incluirá el control de los niveles acústicos y, según el resultado, se establecerá la necesidad de revisar las medidas mitigadoras.

Seguimiento Red Natura 2000: Seguimiento y vigilancia de las especies que son objetivos de conservación en la ZEC y cuya presencia es probable en el entorno de actuación, en especial el odonato conocido como caballito del diablo (*Coenagrion mercuriale*) y colmilleja del Alagón (*Cobitis Vettonica*).

El documento ambiental incluye las principales medidas de seguimiento ambiental propuestas por el promotor.

Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2^a del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto Nuevo puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartados b) y c) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental pues las modificaciones previstas con respecto al actual trazado de la N-110 van a generar una afección sobre espacios de la Red Natura 2000 (Zona de Especial Conservación ES4320071, de los Ríos Alagón y Jerte e implican modificaciones en una infraestructura existente (N-110) que podría tener efectos adversos.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve de acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto Nuevo puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres), ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica, sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 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 de autorización del proyecto.

Madrid, 27 de julio de 2018.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

