

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

21555 *Resolución de 7 de diciembre de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Aumento de capacidad de la carretera N-340 entre Tarifa y Algeciras».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 18 de noviembre de 2021, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, solicitud de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Aumento de capacidad de la Carretera N-340 entre Tarifa y Algeciras», promotor y órgano sustantivo del proyecto.

El proyecto consiste, esencialmente, en las actuaciones de ensanche y mejora de la plataforma existente de la N-340, entre Tarifa y Algeciras, para lograr tres carriles de circulación en todo el tramo desde el p.k. 83,4 al p.k. 101,6, manteniendo el trazado en planta y alzado de la carretera existente. Se trata, por tanto, de la modificación de una infraestructura existente.

Con fecha 1 de diciembre de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inició la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 23 de febrero de 2022, conforme al artículo 46.3 de la Ley de evaluación ambiental, se solicitó informe al titular del órgano jerárquicamente superior de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía, cuya contestación tuvo entrada el 21 de junio de 2022.

La siguiente tabla recoge 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
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.	Sí ¹
Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Cádiz. Junta de Andalucía.	Sí ²
Delegación Territorial de Fomento, Infraestructura, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico en Cádiz. Junta de Andalucía.	Sí ²
Subdelegación del Gobierno en Cádiz.	No

¹ Se integran los informes de los Directores Conservadores de los Parques Naturales «Estrecho» y «Los Alcornocales».

² Se recibe informe de la Oficina de Ordenación del Territorio de la Delegación Territorial de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Diputación Provincial de Cádiz.	Sí
Ayuntamiento de Algeciras.	Sí
Ayuntamiento de Tarifa.	No
SEO/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción.	No
Grupo Verdemar Ecologistas en Acción.	Sí
Sociedad Española para la Conservación y Estudio de los Mamíferos.	No

¹ Se integran los informes de los Directores Conservadores de los Parques Naturales «Estrecho» y «Los Alcornocales».

² Se recibe informe de la Oficina de Ordenación del Territorio de la Delegación Territorial de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha identificado impactos ambientales significativos que motiven el sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. Tampoco, sugieren modificaciones sustanciales sobre el diseño de la actuación con objeto de minimizar los impactos ambientales. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

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.

a) Características del proyecto:

Entre el p.k. 83,4 y el p.k. 101,6 de la carretera convencional N-340, existe un carril por sentido y arcén variable (0,5-1 m) dotada de un tercer carril adicional para vehículos lentos en, aproximadamente, el 70 % de su longitud. El promotor expone que se trata de un tramo con una elevada siniestralidad que presenta problemas de capacidad durante los meses de verano, con grandes colas y atascos. Así, la actuación que se propone tiene como objetivo mejorar la capacidad y disminuir la siniestralidad en dicho tramo mediante las siguientes actuaciones.

1. Ensanchamiento y mejora de la plataforma existente para lograr tres carriles de circulación, manteniendo el trazado en planta y alzado de la carretera actual. Esta actuación implica, a los efectos de modificación de la sección transversal existente, realizar obras de ensanche en aquellos tramos de la carretera donde ahora mismo hay dos carriles. Dichas zonas suman una longitud total de 4.900 m y se ubican entre los siguientes p.k.:

- 83+440 – 84+120.
- 87+300 – 88+300.
- 89+280 – 91+830.
- 93+120 – 93+800.

2. Uniformar la sección transversal tipo en todo el tramo para disponer de una anchura de plataforma entre 16,0 y 16,5 m y adaptar la vía a la Orden Circular 1/2021, Recomendaciones para el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento, garantizando la seguridad vial y la funcionalidad del tramo.

Consecuentemente, el alcance de las actuaciones en cada punto de la carretera será diferente en función de si presenta actualmente una plataforma de tres o de dos carriles de circulación. Así, en los tramos en los que actualmente existen tres carriles, habrá que

ampliar la anchura necesaria para uniformar la plataforma y conseguir los arcones y bermas con las dimensiones adecuadas, lo cual, implica la realización de obras de pequeña entidad. Por el contrario, en los tramos en los que existen dos carriles de circulación, se requiere la ejecución de obras más complejas, puesto que, además, estas zonas coinciden, en gran parte, con orografía sinuosa e importantes problemas de estabilidad geotécnica que implican la ejecución de intensos tratamientos geotécnicos. Un aspecto que cabe destacar es la complejidad sobre la ampliación del tramo p.k. 89+280-91+830 (coincidente con la Sierra del Cabrito y la zona de parques eólicos).

No se prevé la realización de nuevas estructuras principales ni la ampliación de las existentes, aprovechándose las anchuras disponibles para albergar los tres carriles requeridos. Por lo tanto, no se actuará en las estructuras existentes sobre el río de la Vega y el río de Guadalmesí, puente de arcos de piedra, travesía de El Pelayo, etc.

Será necesaria la prolongación y adecuación de las obras de drenaje transversal (ODT) y pontones en los tramos de ampliación de plataforma, a priori, mediante obras de fábrica de las mismas características en cuanto a materiales y dimensiones que las existentes. Será preciso prolongar 17 ODTs existentes bajo el tronco de la N-340 definiendo los elementos necesarios para mantener la continuidad de las obras existentes. También se ampliarán tajeas y otras pequeñas obras transversales de drenaje longitudinal (OTDL).

Se prevé en general el mantenimiento de los accesos existentes. No obstante, se requerirán actuaciones complementarias, como la implantación de glorietas para resolver los problemas de accesibilidad, giros a izquierdas y cambios de sentido, así como mejoras del firme. Este aspecto requiere un estudio detallado de tráfico, entre otros aspectos, y se desarrollará, según indica el promotor, durante la redacción de las fases posteriores del anteproyecto. Por lo tanto, estas actuaciones no forman parte del alcance del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, pues no se han definido en el documento ambiental y, consecuentemente, no han podido ser evaluadas.

Brevemente, el análisis de alternativas se fundamenta sobre las siguientes premisas:

- Se debe mejorar la capacidad y disminuir la siniestralidad en el tramo.
- La sección transversal debe cumplir las recomendaciones de la Orden Circular 1/2021 Recomendaciones para el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento.
- La zona de la actuación presenta una orografía muy complicada por lo que la solución propuesta debe ser estable desde el punto de vista geotécnico.
- No debe producirse un empeoramiento de las condiciones de estabilidad de ladera.
- Debe permitirse la circulación durante las obras.
- Dada la sensibilidad ambiental del territorio, deben minimizarse los movimientos de tierras y las nuevas superficies de ocupación, especialmente, sobre el ámbito incluido en Red Natura 2000 y en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía.

En base a lo anterior, el promotor, descarta la alternativa cero, o de no actuación, dado que no cumpliría la primera de las premisas establecidas. También descarta la opción A (conversión a tres carriles sin ampliación de plataforma) pues conllevaría serios inconvenientes de seguridad vial y funcionalidad y, por lo tanto, tampoco resolvería los problemas de siniestralidad detectados.

Dentro de la opción B (conversión a tres carriles mediante ampliación de plataforma) se han analizado varias alternativas, especialmente, en el segmento más conflictivo del trayecto (p.k. 89+280-91+830). Se han estudiado las posibilidades de ampliación hacia el lado desmonte o hacia el lado terraplén. Finalmente, el promotor ha seleccionado una opción mixta (desmonte-terraplén) a través de un estudio detallado que ajusta los ensanches de cada segmento de la carretera bien hacia la margen izquierda, bien hacia la margen derecha, en función de la topografía en cada sección, de modo que las necesidades de explanación y volúmenes de tierras queden reducidas en lo posible. Este criterio de actuación, aunque conlleva una ejecución más compleja, resulta el más

favorable medioambientalmente al minimizar los efectos sobre la Red Natura 2000, por lo que es el elegido por el promotor.

En la fase de funcionamiento, las características del proyecto serán prácticamente idénticas a la situación actual, puesto que se trata de una infraestructura ya existente. En cuanto a los volúmenes de tráfico, el promotor no prevé la generación adicional de tráfico inducido por la realización de la actuación. Es decir, los crecimientos de tráfico que se deban considerar se estiman iguales con o sin proyecto.

b) Ubicación del proyecto:

Como se ha referido anteriormente, la actuación se realiza entre el p.k. 83,4 y el p.k. 101,6 de la carretera convencional N-340 entre los Términos Municipales de Tarifa y Algeciras, en la provincia de Cádiz.

La carretera se sitúa en la divisoria de los espacios Red Natura 2000 «Estrecho» (ES0000337) y «Los Alcornocales» (ES0000049), ambos espacios se han declarado como Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), así como Parques Naturales de la Comunidad Autónoma de Andalucía. A su vez, La ZEC-ZEPA «Estrecho» comprende el Paraje Natural «Playa de los Lances».

c) Características del potencial impacto:

El proyecto es sometido a evaluación de impacto ambiental simplificada por la posibilidad de afectar a espacios protegidos incluidos en la Red Natura 2000 (artículo 7.2.b de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.). Por ello, la evaluación de los posibles efectos significativos del proyecto debe referirse, exclusivamente, a las repercusiones del proyecto sobre dichos espacios, teniendo en cuenta sus objetivos de conservación, como establece el apartado 1.e. del artículo 45 de la referida Ley. Así, el documento ambiental centra el análisis de impactos del proyecto sobre los espacios incluidos en la Red Natura 2000 ZEC-ZEPA «Estrecho» y ZEC-ZEPA «Los Alcornocales». Sobre el resto de los espacios cercanos al lugar de actuación, ZECs Búnker del Tuffillo (ES6120022), Río de la Jara (ES6120028) y Búnker Santuario de la Luz (ES6120029), el promotor descarta su posible afectación dadas las características del proyecto y dadas las distancias a las que se ubican dichos espacios respecto a las actuaciones proyectadas.

El promotor ha desarrollado el documento ambiental teniendo en cuenta las «Recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de repercusiones de proyectos sobre Red Natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental de la AGE (MAPAMA 2018)» y la «Guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en Red Natura 2000. Criterios utilizados por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural para la determinación del perjuicio a la integridad de Espacios de la Red Natura 2000 por afección a Hábitats de interés comunitario» (MITECO 2019).

La identificación de los objetivos de conservación que pueden verse afectados por el proyecto se ha realizado mediante el análisis de la información de los planes de ordenación y de gestión de los espacios protegidos afectados (Decreto 262/2007, de 16 de octubre, Decreto 308/2002, de 23 de diciembre, y Decreto 150/2017, de 19 de septiembre) de los denominados formularios normalizados de datos y de la bibliografía y la documentación más relevante y actualizada disponible sobre la presencia y distribución en la zona, de los hábitats y las especies de flora y fauna. Al mismo tiempo, el promotor indica que ha mantenido un estrecho contacto con los directores conservadores de los Parques Naturales «Estrecho» y «Los Alcornocales», así como, con la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía. Previamente a la elaboración del documento ambiental, el promotor recabó dos informes emitidos por la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de

Andalucía, de fechas 17 de noviembre de 2020 y del 11 de octubre de 2021, cuyo contenido se integra en el documento ambiental.

Tras la información preliminar obtenida, el promotor ha procedido a constatar mediante prospecciones y trabajo de campo la presencia, ausencia, así como el estado de conservación de los hábitats y especies objetivos de conservación en el ámbito afectado por el proyecto. Se exponen a continuación los principales resultados y conclusiones sobre la evaluación.

Hábitats de interés comunitario (HIC):

En las prospecciones realizadas por el promotor, el ámbito general del estudio queda definido por una banda de terreno de 100 m a ambos lados de la carretera, donde se ha llevado a cabo la caracterización de la vegetación y de la flora presentes. Se confirma la presencia de siete tipos de HICs, dos de ellos prioritarios. Se indica en el documento ambiental que, aunque el HIC 6220* es prioritario, el documento de referencia de la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM) «Guía de Identificación de Hábitats de Interés Comunitario en Andalucía» establece que «puesto que en Andalucía se encuentra en casi toda la superficie forestal, se propone una gestión «no prioritaria» para la mayoría de los subtipos expuestos».

La superficie ocupada por los HICs en el ámbito del proyecto abarca unas 253 ha (el 68 % del territorio total prospectado).

Tabla 1. HIC en el ámbito general de estudio

Código del HIC	Tipo de HIC	Superficie de HIC en el ámbito (ha) ¹	Superficie permanente afectada (m ²) ^{1,2}
4030	Brezales secos europeos.	10,9	857
5330	Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.	188,9	38.364
6220*	Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodieta</i> .	134,2	15.346
91E0*	Bosques aluviales de <i>Alnus glutinosa</i> y <i>Fraxinus excelsior</i> (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>).	2,1	0
92D0	Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (<i>Nerio-Tamaricetea</i> y <i>Securinegion tinctoriae</i>).	0,4	0
9320	Bosques de <i>Olea</i> y <i>Ceratonia</i> .	1,0	345
9330	Bosque de <i>Quercus suber</i> .	47,9	7.354

* HIC prioritario.

¹ La suma de la superficies correspondientes a cada tipo es superior a la superficie total ocupada por HICs debido a la existencia de parches multihábitat con presencia de más de un tipo.

² La superficie entre las aristas de explanación.

Si bien en el documento ambiental se analizan los efectos causados por la emisión de partículas, polvo y gases procedentes de la maquinaria, erosión, etc., los principales impactos del proyecto sobre los HICs vendrán determinados por las ocupaciones directas (temporales o permanentes) de las obras. Así, la superficie de ocupación total (temporal y permanente) del proyecto es de 137.662 m² (margen izquierda) y 149.456 m² (margen derecha), de los que 48.524 m² se producirán sobre terrenos de la ZEC-ZEPA «Estrecho» y 38.376 m² en la ZEC-ZEPA «Los Alcornocales». Aproximadamente, una tercera parte corresponde a ocupación permanente (14.008 m² en la ZEC-ZEPA «Estrecho» y 14.943 m² en la ZEC-ZEPA «Los Alcornocales»).

La siguiente tabla resume los datos sobre la alteración de los HICs en cada uno de los espacios afectados, según la ocupación temporal o permanente. Los hábitats de ribera 91E0* y 92D0 se encuentran asociados al río Guadalmequí y al río de la Vega,

respectivamente, y no se incluyen en la evaluación de repercusiones, dado que el proyecto no contempla ninguna actuación en los puntos de cruce de la carretera con los cauces y, por lo tanto, no se prevé su alteración. El HIC 9320 tampoco se verá afectado en el interior de los espacios protegidos.

Tabla 2. Resumen de datos de los HICs en las ZEC-ZEPA «Los Alcornocales» y «Estrecho»

ZEC-ZEPA LOS ALCORNOCALLES						
HIC	Superficie total en ZEC (km ²) ¹	Superficie total ocupada (m ²) ²	Superficie permanente ocupada (m ²) ³	Superficie permanente relativa respecto a ZEC (%)	VUPA ⁴ (m ²)	Afección apreciable (por ocupación permanente del proyecto) ⁵
4030	464,27	6154	857	0,0002	5.000	No
5330	481,1	9721	2.557	0,0005	5.000	No
6220*	410,6	5360	1.075	0,0003	2.500	No
9330	691,25	9642	2.661	0,0004	5.000	No

¹ Dato aproximado obtenido de los planes de gestión de los espacios protegidos.

² Superficie afectada por el proyecto de forma temporal y de forma permanente. Para calcular la ocupación temporal se ha considerado una banda de ocupación de 5 m a ambos lados de la carretera.

³ Superficie entre las aristas de explanación.

⁴ Valor Umbral de Pérdida Absoluta, determinado de acuerdo a la Guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en Red Natura 2000. Criterios utilizados por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural para la determinación del perjuicio a la integridad de Espacios de la Red Natura 2000 por afección a Hábitats de interés comunitario» (MITECO 2019).

⁵ Determinación de la afección apreciable sobre los HIC de acuerdo a la citada Guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en Red Natura 2000.

ZEC-ZEPA ESTRECHO						
HIC	Superficie total en ZEC (km ²) ¹	Superficie total ocupada (m ²) ²	Superficie permanente ocupada (m ²) ³	Superficie permanente relativa respecto a ZEC (%)	VUPA ⁴ (m ²)	Afección apreciable (por ocupación permanente del proyecto) ⁵
5330	38,62	28.113	12.950	0,033	5.000	Sí
6220*	8,98	10.954	4.491	0,050	1.250	Sí
9330	1,72	4.466	750	0,044	2.500	No

¹ Dato aproximado obtenido de los planes de gestión de los espacios protegidos.

² Superficie afectada por el proyecto de forma temporal y de forma permanente. Para calcular la ocupación temporal se ha considerado una banda de ocupación de 5 m a ambos lados de la carretera.

³ Superficie entre las aristas de explanación.

⁴ Valor Umbral de Pérdida Absoluta, determinado de acuerdo a la Guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en Red Natura 2000. Criterios utilizados por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural para la determinación del perjuicio a la integridad de Espacios de la Red Natura 2000 por afección a Hábitats de interés comunitario» (MITECO 2019).

⁵ Determinación de la afección apreciable sobre los HIC de acuerdo a la citada Guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en Red Natura 2000.

La siguiente tabla muestra los efectos sobre el arbolado autóctono:

Tabla 3. Efectos sobre de arbolado autóctono

Especie	Estimación de ejemplares afectados	ZEC-ZEPA Estrecho	ZEC-ZEPA Los Alcornocales
Acebucho (mayoritariamente de porte arbustivo).	460	107	6
Alcornoque.	145	32	69

Ejemplares estimados teniendo en cuenta la franja de ocupación temporal de 5 m a ambos lados de la calzada.

De acuerdo con los datos anteriores, el promotor indica que, en el caso de la ZEC-ZEPA «Los Alcornocales», en ningún caso se producen efectos apreciables sobre los HICs afectados debido a la pérdida de superficie causada por las ocupaciones permanentes del proyecto (Tabla 2). Además, dichos valores se sitúan muy por debajo del umbral del 1 % de pérdida de superficie relativa a partir del cual podría considerarse la afectación sobre integridad del espacio protegido.

En el caso de la ZEC-ZEPA «Estrecho», sí existen efectos apreciables por las ocupaciones permanentes del proyecto sobre los HIC 5330 y 6220* (Tabla 2) que se producen, fundamentalmente, desde el p.k. 95+160 al 96+260. No obstante, dichas pérdidas también son muy inferiores al umbral del 1 % sobre la pérdida de superficie relativa y, consecuentemente, el promotor no considera que los impactos puedan afectar a la integridad del espacio protegido. En el mismo sentido, el Director Conservador del Parque Natural del «Estrecho» concluye que se afectarán de forma apreciable dos HICs por la ocupación permanente del proyecto, sin que se afecte a la integridad del espacio protegido.

Durante la explotación, al tratarse de la modificación de una infraestructura existente sobre la que no se prevén cambios de entidad durante la fase de funcionamiento, no se prevé un impacto significativo sobre dichos aspectos.

Así, el promotor concluye que no se estima que la actuación pueda poner en peligro la integridad de los espacios ZECs-ZEPAs «El Estrecho» y «Los Alcornocales» ni el estado de conservación favorable en que se encuentran actualmente los HICs.

Para evitar o minimizar la perturbación sobre la Red Natura 2000 y especialmente, sobre los HICs afectados, el promotor contempla la ejecución de buenas prácticas como: jalonamiento y eficaz protección de zonas de exclusión con especial cuidado sobre los HICs y zonas de cauce; identificación y protección de pies arbolados; minimización y estricto desbroce de las zonas necesarias para las obras; riegos periódicos; conservación de la capa superficial del suelo y extensión sobre las zonas de restauración; control de emisiones de polvo; adecuada gestión de residuos conforme a la normativa existente y conforme al principio de jerarquía (reutilización, reciclado y valorización); máximo aprovechamiento de los materiales excavados; limpieza de la zona tras finalizar las obras; restauración vegetal de la zona afectada por las obras, etc., y, concretamente contempla:

- No se realizarán nuevos préstamos y vertederos, se recurrirá a explotaciones activas y autorizadas. El hormigón será suministrado desde plantas externas a la obra.

- No se realizarán desvíos provisionales de obra, se utilizará la carretera existente como vía de acceso a la obra y de circulación de la maquinaria de obra. En caso de necesidad de realización de accesos, se consensuarán con la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía y se ejecutarán, siguiendo siempre que sea posible, las curvas de nivel.

- Las zonas de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria se ubicarán en zonas antropizadas, siempre fuera de los espacios naturales protegidos y suficientemente alejadas de cursos de agua. Se impermeabilizarán y se instalarán balsas de decantación y separación de aceites y grasas.

- El acopio de materiales se realizará en las zonas previamente preparadas para ello y aprobadas por los órganos gestores de los espacios Red Natura 2000.

Además, el promotor asume e integra en el documento ambiental las siguientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas por la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Consejería de Agricultura, Ganadería,

Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, en los informes previos a la elaboración del documento ambiental:

– Redacción de un «Proyecto de Restauración Fisiográfica y Vegetal» que se elaborará junto con la redacción del proyecto constructivo y que deberá ser consensuado con el órgano gestor de los espacios Red Natura 2000 afectados. Dicho proyecto debe contemplar: 1) las actuaciones de restauración vegetal de terrenos afectados por las obras; 2) la integración paisajística de los taludes creados por la nueva infraestructura, aplicando técnicas adecuadas para mejorar su estabilidad, minimizando el riesgo de erosión. Las especies utilizadas en la restauración vegetal deberán ser autóctonas y corresponder con la vegetación potencial de la zona.

– Trasplante de los acebuches de mediano y gran porte, con su cepellón. En el caso de los alcornoques, se realizarán nuevas plantaciones de al menos, el número de los ejemplares afectados (ya que se desaconseja su trasplante). Se hará una propuesta a la Directiva de los Parques Naturales sobre la posible zona receptora y su distribución, preferiblemente en las propias laderas o secciones cercanas. Teniendo en cuenta lo recomendado por la Directiva Conservadora del Parque Natural del Estrecho, en caso de que las obras coincidan en el tiempo de las obras correspondientes al proyecto de trazado de construcción y reordenación de accesos en la N-340 (entre pp.kk 74 y 83), se contempla la posibilidad de que el trasplante de acebuches y alcornoques se realice en las glorietas en dicho tramo consecutivo de la carretera.

– Preservación al máximo la vegetación de ribera.

– Compensación de la pérdida de superficie del HIC 6220* con una superficie igual o superior a la superficie afectada por el proyecto en el p.k. 95-96. Las características de la medida compensatoria se detallarán en el citado «Proyecto de Restauración Fisiográfica y Vegetal». En cualquier caso, la ubicación de las superficies en las que se aplicará la medida compensatoria se consensuará con el órgano gestor de los espacios Red Natura 2000 afectados.

– Control y erradicación de especies exóticas invasoras que se extiendan por los márgenes de la N-340 en el tramo afectado por el proyecto.

– Durante la fase de explotación deberán llevarse a cabo las tareas de mantenimiento de las plantaciones ejecutadas, con el fin de que la cubierta vegetal esté en perfectas condiciones y se evite así la erosión de los suelos.

A la vista de lo expuesto anteriormente, este órgano ambiental considera que de acuerdo con la citada «Guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en Red Natura 2000.» del MITECO, en aquellos casos en los que se produce un efecto apreciable sobre algún HIC, las afecciones residuales deberán ser objeto de medidas que contrarresten sus efectos sobre la biodiversidad de la manera más completa posible. Así, mientras el promotor contempla compensar los efectos apreciables del proyecto sobre el HIC 6220* en la ZEC-ZEPA «Estrecho», no se prevé la compensación de los impactos apreciables sobre el HIC 5330 en el mismo espacio protegido (Tabla 2). En consecuencia, este órgano ambiental considera necesaria su compensación, lo que se traslada al apartado «e» de la resolución (prescripción 3). Asimismo, se considera necesaria la compensación de los efectos sobre el arbolado autóctono (prescripción 4).

Flora:

Los informes de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía advertían sobre la presencia de la especie *Teucrium bracteatum*, amenazada con la categoría de «Vulnerable» de acuerdo con el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (Decreto 23/2012, de 14 de febrero). El promotor ha desarrollado trabajos de campo para identificar su presencia, así como de otras especies de flora que son objetivos de conservación de los espacios protegidos afectados y que potencialmente podrían encontrarse en la zona de actuación (*Drosophyllum lusitanicum* y *Rhododendron ponticum* subsp. *baeticum*, entre otras).

Los trabajos de campo se llevaron a cabo durante junio de 2021, el periodo fenológico más adecuado para la realización de prospecciones florísticas. Se ha considerado una banda de 20 m de anchura a cada lado de la calzada (este ámbito se justifica en la ausencia de afecciones potenciales del proyecto sobre las especies más allá de 20 m de distancia desde la calzada).

Como resultado de dichos trabajos, se ha identificado la existencia de una población significativa de la especie *Teucrium bracteatum*. Se estima que, en total, en el área prospectada (23,9 ha) existen un total de 439 ejemplares, de los que aproximadamente 105 serán ineludiblemente afectados por el proyecto.

El estudio de flora descarta la presencia de otras especies amenazadas o de interés, salvo un ejemplar de *Quercus canariensis* de escaso porte (3-4 m), dañado por el ataque de *Lymantria dispar*. Dicha especie, aunque resulta de interés en el ámbito del espacio «Los Alcornocales» no se incluye en el Listado Andaluz de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Decreto 23/2012, de 14 de febrero) ni en el Listado Español de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero).

Teniendo en cuenta lo anterior, y atendiendo a los requerimientos de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía, se integra en el documento ambiental un «Plan de actuación sobre *Teucrium bracteatum*» para minimizar, corregir o compensar los efectos del proyecto sobre la especie. Las principales medidas que contempla el mencionado plan son:

- Replanteo de los elementos del proyecto que admitan cierta flexibilidad en su microlocalización.
- Delimitación y señalización de los rodales o ejemplares localizados fuera de la zona de obras para que no resulten afectados. El balizado se repondrá durante todo el periodo de obras. Se informará directamente a los operarios de las contratadas de la absoluta obligación de respetarlo.
- Recogida de semillas de ejemplares afectados y del entorno de la actuación con destino al Banco de Germoplasma Andaluz y al Laboratorio de Propagación Vegetal Andaluz. El procedimiento de recolección de semillas se ajustará al protocolo específico de propagación para esta especie elaborado por el Laboratorio de Propagación Vegetal de la Junta de Andalucía. El destino de las semillas será la conservación y utilización en refuerzo poblacional.
- Se establecerán los mecanismos de colaboración que sean necesarios con el Laboratorio de Propagación Vegetal y con el Banco de Germoplasma Andaluz.
- Correcta retirada, gestión y uso de la tierra vegetal para rescatar el potencial banco de semillas de *Teucrium bracteatum* y su posterior utilización en labores de restauración.
- Refuerzo poblacional mediante: 1) la obtención de plántulas a partir de las semillas recolectadas y su posterior plantación en zonas favorables; 2) siembra directa de semillas recolectadas en zonas favorables. Las medidas de refuerzo poblacional deben producir sobre la población afectada un efecto neto positivo cualitativa y cuantitativamente superior al efecto negativo causado por el proyecto.
- El refuerzo poblacional se realizará en zonas seleccionadas, sobre terrenos preferentemente públicos del entorno de la carretera, con condiciones ecológicas favorables para el desarrollo de la especie. Las ubicaciones seleccionadas contarán con el consenso de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía.
- En la zona o zonas elegidas el titular de la actuación llevará a cabo la preparación de los terrenos, la plantación, el cuidado de las plántulas y su protección frente a la herbivoría.

El promotor concluye que el proyecto no supondrá un riesgo para el mantenimiento en un estado de conservación favorable de las poblaciones de *Teucrium bracteatum* en su área de distribución natural, fundamentalmente, por las siguientes circunstancias: el número total de individuos afectados (aproximadamente 105) supone el 0,5% de la población total estimada para la especie en el núcleo de Tarifa; la actuación no fragmenta ni aísla el núcleo de población afectado ni otros que pudieran localizarse

próximos; la especie presenta una elevada capacidad para recolonizar espontáneamente zonas alteradas por movimientos de tierra; la especie presenta buenos porcentajes de germinación de semillas en condiciones controladas; se estima factible llevar a cabo la recolección de un número suficiente de semillas que permitirá abordar, con garantías, futuros refuerzos poblacionales; las actuaciones propuestas minimizarán los impactos, pues se dirigen a evitar la pérdida de variabilidad genética y al refuerzo poblacional en términos cuantitativamente superiores a los efectos del proyecto sobre la especie.

La Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz, en su informe de noviembre de 2020, requería que el plan de actuación sobre *Teucrium bracteatum* fuera consensuado con el propio organismo y aprobado por la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía, lo que se traslada al apartado «e» de la presente resolución (prescripción 6).

Fauna:

Ambos espacios protegidos, ZEC-ZEPA «Estrecho» y ZEC-ZEPA «Los Alcornocales», destacan por su importancia avifaunística al alojar poblaciones reproductoras de especies de interés (buitre leonado, alimoche, águila perdicera, águila culebrera, etc.) y al coincidir con el frente de paso de aves migratorias más importante entre Europa occidental y África. El tramo de la carretera afectado por el proyecto discurre por dos Áreas Importantes para la Conservación de Aves y la Biodiversidad (IBA), n.º 245 y 246 denominadas, respectivamente, «Sierras del Bujeo, Ojén, del Niño y Blanquilla» y «Tarifa»; una Zona Importante para los Mamíferos (ZIM) denominada «Los Alcornocales» y por el ámbito de aplicación del Plan de conservación y recuperación de aves necrófagas de Andalucía. Así mismo, la carretera colinda con los Planes de conservación y recuperación andaluces de peces e invertebrados de medios acuáticos epicontinentales; de aves de humedales y del águila imperial ibérica.

Los principales impactos que se producirán sobre la fauna durante las obras son molestias y perturbaciones, pérdida o deterioro del hábitat, así como afecciones directas sobre ejemplares. Durante la explotación se producirán, fundamentalmente, impactos derivados del efecto barrera, atropellos y colisiones.

El documento ambiental identifica las especies sensibles potencialmente presentes en el territorio (aquellas que, teniendo una representación significativa en el área afectada por el proyecto, muestran un estado poblacional amenazado y son potencialmente vulnerables a los efectos negativos derivados del proyecto). Se ha realizado una valoración faunística del emplazamiento del proyecto a través del análisis bibliográfico y documental identificando cinco especies amenazadas en el entorno próximo del proyecto (distancia inferior a 5 km). Estas son:

Especie	Catalogación		Relación con el proyecto
	CNEA	CAEA	
Salinete (<i>Aphanius baeticus</i>).	PE	PE	Presencia en el río de la Vega. Cruzamiento con el tramo de estudio.
Alimoche (<i>Neophron percnopterus</i>).	VU	PE	Dos puntos de reproducción a 4 km. Sobrevuelo de la carretera durante los periodos de paso.
Murciélago ratonero grande (<i>Myotis myotis</i>).	VU	VU	Refugio a 2,3 km al NW del tramo de estudio.
Murciélago ratonero mediano (<i>Myotis blythi</i>).	VU	VU	Refugio a 2,3 km al NW del tramo de estudio.
<i>Oxygastra curtisii</i> .	VU	VU	Presencia en el río Guadalmequí. Cruzamiento con el tramo de estudio.

CNEA: Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero).

CAEA: Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (Decreto 23/2012, de 14 de febrero).

PE: En Peligro de Extinción.

VU: Vulnerable.

Se han documentado en el entorno inmediato del proyecto, cuatro áreas de presencia de especies incluidas en los Listados de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial nacional y autonómico, pero no catalogadas como amenazadas: salamandra común (*Salamandra salamandra longirostris*), sapillo pintojo meridional (*Discoglossus jeanneae*), sapillo moteado ibérico (*Pelodytes ibericus*) y nutria (*Lutra lutra*). Se trata de los ríos de la Vega y Guadalmequí, la garganta de Marchenilla y el arroyo del Guijo, cruzados por el tramo de estudio.

Adicionalmente, el promotor ha desarrollado trabajos de campo (300 m de distancia a ambos lados de la carretera) para identificar la presencia y el comportamiento de las especies de fauna existentes en el entorno inmediato del proyecto. Se han llevado a cabo prospecciones abarcando el periodo de reproducción y de paso migratorio prenupcial (marzo-junio de 2021). Los muestreos se han realizado con frecuencia quincenal y comprenden los periodos diarios de mayor actividad (amanecer y atardecer). Se incluyen transectos (75,3 km), puntos de observación y estaciones de escucha distribuidos de forma que se garantiza la mayor cobertura posible en cada muestreo. Además, se han realizado prospecciones exhaustivas de todo el ámbito para detectar puntos y zonas de cría de las distintas especies.

En relación con las aves veleras (el grupo de aves más relevante en la zona de estudio) se han obtenido 1.222 registros correspondientes a 12 especies. Las especies más frecuentemente registradas han sido buitre leonado (*Gyps fulvus*), milano negro (*Milvus migrans*), gaviotas (sin especificar especie), águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*). Se han registrado sobrevolando la zona, 5 ejemplares de alimoche y un ejemplar de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), ambas especies amenazadas. No obstante, el estudio de fauna concluye que no se han identificado evidencias sobre la reproducción o zonas de refugio de aves veleras en el entorno inmediato del proyecto (300 m), si bien la carretera se ve frecuentemente sobrevolada por estas especies, se trata de movimientos en paso migratorio, zonas de campeo habitual o desplazamientos diarios entre zonas de nidificación y reposo, no mostrando los ejemplares ninguna vinculación especial con el entorno inmediato de la carretera.

En relación con los paseriformes, no se ha identificado ninguna especie amenazada. Se considera que el entorno inmediato de la carretera forma parte de su área de presencia habitual y, aunque es probable que la mayoría de las especies identificadas (23 en total) puedan reproducirse en dicho espacio, no se han obtenido registros de reproducción durante los trabajos de campo desarrollados.

Sobre otros grupos faunísticos, se han registrado en el río de la Vega y en el río Guadalmequí, galápago leproso (*Mauremys leprosa*) y salamanquesa común (*Tarentola mauritanica*) ambas especies incluidas en los Listados de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial nacional y autonómico, pero no catalogadas como amenazadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, los puntos más vulnerables en cuanto a la presencia de especies amenazadas y de interés, son las zonas de cruce con los ríos y arroyos de la zona de actuación (río de la Vega y río Guadalmequí, especialmente). Sin embargo, se indica que las estructuras existentes en los cruces con los arroyos y ríos del trazado no requieren nuevas construcciones o movimientos de tierra, por lo que el promotor concluye que no se afectarán dichas zonas durante las obras y no se producirán alteraciones en la red de drenaje. Tampoco se prevén nuevas interceptaciones de cauces y los de mayor importancia se sitúan a suficiente distancia como para garantizar que no llegarán sólidos en suspensión a las aguas durante la ejecución de las actuaciones. Existe un cierto riesgo de que sucedan vertidos accidentales debido a fugas o roturas de maquinarias o vehículos, en cualquier caso, se trataría de eventos de escasa entidad y la probabilidad de que se produzcan en zonas cercanas a cursos de agua es baja.

Así, el promotor concluye que las obras previstas sobre la carretera N-340 no generarán repercusiones significativas ni apreciables sobre la fauna, particularmente,

sobre especies amenazadas, debido al reducido ámbito de actuación y a la poca relevancia de su presencia en la zona. Además de buenas prácticas de obra, las principales medidas que se recogen en el documento ambiental para minimizar los impactos del proyecto sobre la fauna durante la fase de construcción son:

- Se extremarán las medidas protectoras para evitar afectar a la población de salinete y su hábitat en el río de la Vega, se situarán barreras de sedimentos a ambos lados del cauce. No se actuará sobre la estructura de cruce con dicho cauce.

- Se extremarán las medidas protectoras para evitar afectar a la población de *Odonato Oxygastra curtisii* y su hábitat en el río de la Guadalmesí, se situarán barreras de sedimentos a ambos lados del cauce. No se actuará sobre la estructura de cruce con dicho cauce.

- Previamente al inicio de las obras, se corroborará la ausencia de nidos de especies de interés en la zona, así como cualquier elemento que sugiera su presencia habitual.

- Se adecuarán, en lo posible, la ejecución de las actividades más ruidosas, como los desbroces, a los meses en los que no se vean afectados los periodos de reproducción de las aves cuyos nidos pudieran encontrarse más próximos a la traza.

- Las obras se ejecutarán de acuerdo con el cronograma establecido y se paralizarán durante las épocas de reproducción y cría de las especies más sensibles que habitan la zona. Dichos periodos serán definidos en el desarrollo del proyecto constructivo, junto con los órganos gestores de los espacios Red Natura 2000 afectados y la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía.

- Se minimizará los efectos sobre las áreas de interés por la fauna presente.

Dada la vinculación de la fauna de interés a algunos de los cauces que cruza la carretera, resultan relevantes las siguientes medidas sobre el sistema hidrológico, recogidas en el documento ambiental:

- Se evitará cualquier tipo de vertido. Se prohíbe el repostaje en las zonas de obra y se dispondrá de suficientes medios técnicos y materiales que aseguren una rápida intervención sobre cualquier vertido accidental.

- Se procederá al mantenimiento, la limpieza y retirada de posibles aterramientos que puedan obstaculizar el flujo natural de las aguas superficiales en las obras de drenaje transversal y longitudinal de las obras.

- Se deberá acreditar antes del inicio de las obras, la procedencia legal de los recursos hídricos a emplear en las mismas.

- Se utilizarán como elementos preventivos barreras de sedimentos para evitar el arrastre de sólidos en suspensión a los cauces del entorno del proyecto.

- Se evitará alterar las escorrentías naturales de agua.

Con respecto a los impactos previsibles durante la explotación (efecto barrera, atropello y colisiones), el informe previo de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía (11 de octubre de 2021) traslada, de acuerdo con el Director Conservador del Parque Natural de «Los Alcornocales», que «los pasos de agua denominados pontón tipo bóveda, comprenden una parte imprescindible para la conectividad ecológica del territorio, entre los dos espacios naturales, disminuyendo significativamente el efecto barrera generado por dicha infraestructura. Se considera necesario el mantenimiento, refuerzo y mejora de todas las infraestructuras de drenaje pontón tipo bóveda en el tramo de carretera p.k. 83+400 a p.k. 101+600 con objeto de asegurar la conectividad ecológica del territorio. En este sentido se procederá a la limpieza de vegetación y zonas con acumulación de sedimentos, posibilitando la existencia de una orilla seca con rampas de escape que permita la permeabilidad de la fauna en condiciones normales de régimen hidráulico».

Respecto a ello, se indica en el documento ambiental que, en la redacción del proyecto constructivo se tendrán en cuenta las medidas que tengan como prioridad el

fomento de la permeabilidad territorial para el desplazamiento de la fauna y la conectividad ecológica entre los espacios Red Natura 2000 afectados. Se indica que, a nivel de anteproyecto, no es factible técnicamente el desarrollo al detalle de las actuaciones requeridas, no obstante, durante la redacción del proyecto constructivo se tendrá en cuenta lo siguiente:

– Adecuación de las estructuras de drenaje para su uso por la fauna, respetando al máximo las condiciones naturales de los cauces de agua atravesados por la traza de manera que puedan actuar como pasos de fauna naturales. Se intentará, en lo posible, llevar a cabo dichos acondicionamientos según las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del MITECO.

Finalmente, el promotor resalta el hecho de que se trata de una infraestructura existente y en funcionamiento desde hace muchos años, por lo que su ampliación, no implica un incremento del efecto barrera respecto a la situación actual.

Se resumen a continuación las principales conclusiones sobre las repercusiones del proyecto en la Red Natura 2000 de los organismos que han emitido informe durante las consultas realizadas por este órgano ambiental, así como, las prescripciones adicionales que derivan de sus informes.

La Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía informa, que tras evaluar la afección a las prioridades de conservación y siempre que se lleven a cabo las medidas preventivas y correctoras propuestas, no son previsibles impactos ambientales significativos, al tratarse de un proyecto ubicado en la plataforma existente en una carretera actual. El citado organismo pone de manifiesto la importancia de atender los requerimientos del Director Conservador del Parque Natural de «Los Alcornocales» y del Director Conservador del Parque Natural del «Estrecho». Informa, asimismo, que se encuentran en tramitación ambiental otros proyectos relacionados o próximos y solicita que, siempre que técnicamente sea posible, se coordinen los trabajos de estos proyectos, lo que se traslada al apartado «e» de la resolución (prescripción 2). Finalmente, propone una serie de buenas prácticas para reducir los impactos sobre la fauna que se integran también en el apartado de «e» de la resolución (prescripciones 7 y 8).

Los Directores Conservadores del Parque Natural de «Los Alcornocales» y del Parque Natural del «Estrecho» informan que la actuación es compatible con los planes de ordenación y de gestión de ambos espacios naturales protegidos. Exponen que el documento ambiental ha recogido las consideraciones que le fueron trasladadas sobre las afecciones previsibles de la obra, adoptando las medidas preventivas, correctoras y compensatorias requeridas al respecto, que habrán de quedar integradas en un proyecto de restauración fisiográfica y vegetal, consensuado con la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz, y aportarse junto con la redacción del proyecto constructivo. Dichos aspectos se trasladan al apartado «e» de la presente resolución (prescripción 6).

El Director Conservador del Parque Natural de «Los Alcornocales», con objeto de asegurar la conectividad ecológica del territorio, reitera la necesidad de integrar y desarrollar en el proyecto constructivo el mantenimiento, refuerzo y mejora de todas las infraestructuras de drenaje pontón tipo bóveda en el tramo afectado por el proyecto (p.k.83+400 a p.k. 101+600). Dicho aspecto se integra en el apartado «e» de la presente resolución (prescripción 10).

Ambos directores conservadores manifiestan que el documento ambiental no hace referencia a las medidas adicionales/complementarias que fueron trasladadas al promotor en los diferentes informes previos emitidos. Se trata de actuaciones relacionadas con el acondicionamiento de pasos, conexiones, accesos y equipamientos para mejorar el tránsito peatonal, el uso público y la seguridad vial, así como, la instalación de señalización vertical y cartelería informativa e interpretativa de los espacios protegidos. Ambos organismos consideran necesaria su integración y desarrollo en el proyecto constructivo. Sobre este aspecto, el documento ambiental

puntualiza que la evaluación ambiental se centra en los efectos del proyecto sobre los espacios de la Red Natura 2000 y sobre sus objetivos de conservación (hábitats y especies), y, por lo tanto, las medidas que se adoptan en el documento ambiental son las relacionadas con dichos objetivos. Las medidas que se solicitan para un fin diferente, como es el caso, se considerarán como medidas complementarias o adicionales y se estudiará su viabilidad técnica en el proyecto constructivo.

En línea con el promotor, este órgano ambiental considera que las medidas complementarias anteriormente indicadas exceden del alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto, pues no se dirigen a prevenir, corregir o compensar los impactos de la actuación sobre los objetivos de conservación de los espacios Red Natura 2000 afectados. Consecuentemente, una vez que el promotor ha aclarado que estudiará su viabilidad durante la redacción del proyecto constructivo, no se considera necesario establecer prescripciones adicionales al respecto.

La Delegación Territorial en Cádiz de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía y la Diputación Provincial de Cádiz, establecen una serie de directrices y recomendaciones para la minimización de los impactos que se trasladan al apartado «e» de la presente resolución.

La Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía (Servicios de Gestión del Dominio Público Hidráulico de las Cuencas Atlánticas y Cuencas Mediterráneas Andaluzas) informa positivamente el documento ambiental presentado, no obstante, indica que el proyecto presenta afecciones a una serie de cauces públicos y arroyos al tener que ampliarse la mayor parte de las ODT y pontones existentes actualmente bajo la plataforma de la N-340. Así recuerda las prohibiciones, limitaciones y obligaciones que establece la legislación sectorial sobre el Dominio Público Hidráulico y sus servidumbres y márgenes de protección y establece una serie de consideraciones que se recogen en el apartado «e» de esta resolución (prescripciones 12-18).

Verdemar-Ecologistas en Acción resalta los valores naturales de la zona y apoya las medidas que proponen los organismos de la Junta de Andalucía, concretamente, la erradicación de especies exóticas invasoras y la adaptación y permeabilización de la infraestructura al paso de fauna. Así mismo, considera necesario extremar las medidas preventivas y correctoras para evitar afecciones sobre la población de salinete en el río de la Vega y la integración paisajística de los taludes y terraplenes resultantes de la obra. Estas apreciaciones se han integrado en el apartado de «e» de la resolución.

Riesgos ambientales:

El documento ambiental contiene un apartado sobre el riesgo de que se produzcan accidentes graves o catástrofes, así como, los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en caso de ocurrencia de los mismos (Anexo VI del documento ambiental). Concretamente se analiza el riesgo geológico, sísmico, de inundaciones, seguridad en la circulación, riesgos asociados al cambio climático y riesgo de incendio durante la construcción.

Se indica en el estudio que no se han identificado acciones derivadas del proyecto susceptibles de generar accidentes graves o catástrofes sobre el medio ambiente. Así mismo, en caso de un posible accidente grave o catástrofe, tampoco se considera que el proyecto empeore sus consecuencias sobre el medio ambiente respecto a la situación actual, al tratar la actuación prevista sobre la modificación de una infraestructura existente. Los principales riesgos del proyecto se asocian a los deslizamientos de ladera y al riesgo de incendio durante la construcción.

Dadas las características del entorno y del proyecto, el estudio que realiza el promotor categoriza como «medios» los riesgos geológicos asociados al proyecto. En ese sentido, informa de que se está realizando un completo estudio geológico-geotécnico para minimizar las incertidumbres geológicas que pudieran producirse durante las obras y la explotación. Las soluciones planteadas en la alternativa seleccionada han seguido la premisa de no empeorar en ningún caso las condiciones

geotécnicas preexistentes incluso, mejorarlas ligeramente. El estudio concluye que con las medidas de estabilidad y de contención que se plantean y con las que se desarrollarán en el proyecto constructivo, no se va a producir ningún efecto adverso desde el punto de vista geotécnico que pudiera derivarse en accidentes graves o catástrofes sobre el medio ambiente durante la ejecución del proyecto ni durante la explotación.

Según se indica, en los taludes y estructuras proyectadas se tendrán en cuenta la normativa de construcción sismorresistente y el drenaje de la estructura se calculará siguiendo la normativa más actualizada con los avances más recientes sobre cálculo hidráulico (Orden FOM/298/2016). La experiencia sobre el funcionamiento hidráulico de las obras de drenaje existentes no arroja dudas sobre su capacidad hidráulica suficiente y se prevé mantener su funcionalidad actual, definiendo los elementos necesarios para prolongar su continuidad.

Respecto al riesgo de incendios, se indica que la zona de estudio se ubica en Zona de Peligro (riesgo moderado a extremo) por incendios forestales según el Plan INFOCA de Andalucía (Decreto 371/2010, del 14 de septiembre) y los valores amenazados se consideran importantes, dada su ubicación en la divisoria de dos espacios naturales protegidos. Consecuentemente se establecen las siguientes medidas de prevención de incendios forestales:

- El gestor de la infraestructura dispondrá de un protocolo de emergencia frente a incendios en la fase de construcción.
- Se tendrán en cuenta las «Directrices para implementar medidas preventivas para evitar incendios forestales en la ejecución de obras no forestales» (versión v3 20211018).
- Se considerarán las épocas de peligro que establezcan los organismos competentes, así como, el índice de riesgo de incendio diario que establece la AEMET.
- Se redactará un plan de prevención de incendios forestales para evitar provocar un fuego durante la ejecución de los trabajos. Dicho plan deberá ser aprobado por el Centro Operativo Provincial (COP).
- Se redactará un plan de autoprotección que contemple medidas de seguridad en caso de ser afectada la obra por incendios forestales. Dicho plan deberá ser aprobado por el Ayuntamiento correspondiente (Tarifa y/o Algeciras).
- Se adoptarán medidas concretas en la obra, así como en el uso de maquinaria eléctrica o de combustión, según los días en los que exista un riesgo muy alto/extremo o bajo/alto (las medidas concretas se recogen en el documento ambiental).

Respecto a la evaluación de la vulnerabilidad de la infraestructura ante los efectos del cambio climático, el documento considera admisibles los niveles de riesgos obtenidos y no considera necesarias medidas de adaptación. Se propone incorporar, en los próximos contratos de conservación integral, el seguimiento y registro de las incidencias que ocurran como consecuencia de fenómenos climáticos extremos.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía informa que, una vez, analizados los posibles riesgos de accidentes o catástrofes naturales que puedan afectar al medio ambiente como consecuencia del proyecto, se ha comprobado que la documentación ambiental ha tenido en cuenta los mismos, resultando los documentos coherentes con los aspectos relacionados con las actuaciones y competencias de esta Dirección General, no formulándose objeciones al mismo.

En todo caso, al igual que los aspectos técnicos y el diseño del proyecto, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor que considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo previo a la autorización del proyecto.

d) Vigilancia ambiental:

El promotor define el programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias descritas en el documento ambiental, así como, las prescripciones adicionales establecidas en la presente resolución de informe de impacto ambiental. Se evaluará su funcionalidad y se detectarán nuevos impactos que no hubieran sido previstos. Así el PVA permitirá redimensionar las medidas propuestas o elaborar nuevas medidas en el supuesto de que las aplicadas resulten insuficientes.

El PVA constará de 3 fases:

- Fase de replanteo: señalización y jalonamiento de la obra.
- Fase de construcción: control de la ejecución de las medidas durante la obra. El seguimiento de este período se llevará a cabo en coordinación y bajo la supervisión del Organismo ambiental de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía.
- Fase de operación: control de la ejecución de las medidas durante la explotación. El seguimiento de este período se llevará a cabo en coordinación y bajo la supervisión del Organismo ambiental de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía. En esta fase se proponen los siguientes controles:

- Se realizará una inspección de las zonas sembradas de *Teucrium bracteatum* al mes, seis meses, primer año y segundo año, después de la finalización de las obras. En cada visita se medirá la superficie revegetada y el crecimiento de los ejemplares, evaluándose así el éxito de las medidas. Se confeccionará un informe que se presentará a los órganos gestores de los Parques Naturales, quienes evaluarán la conveniencia de seguir desarrollando la vigilancia.

- Se realizará una inspección a los pies trasplantados y las nuevas áreas sembradas, al mes, seis meses y un año después de la finalización de las obras. En cada visita se medirá porte de los individuos, superficie revegetada y crecimiento de los ejemplares, evaluándose así el éxito de las medidas. Se confeccionará un informe que se presentará a los órganos gestores de los Parques Naturales, quienes evaluarán la conveniencia de seguir desarrollando la vigilancia.

- Se realizará un seguimiento de la estabilización superficial de los taludes (control de la erosión) por las revegetaciones realizadas.

- Se vigilará la eficacia de las obras de drenaje transversal acondicionadas como pasos de fauna, que estén limpios y se favorezca la permeabilidad territorial. Asimismo, se verificará el correcto funcionamiento de los pasos de fauna y por tanto de la permeabilidad territorial.

El promotor nombrará una Dirección Ambiental de Obra, que se responsabilizará de la adopción de las medidas establecidas, de la ejecución del PVA y de la emisión de los informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la resolución de informe de impacto ambiental a los órganos gestores de las ZEC-ZEPA «El Estrecho» y ZEC-ZEPA «Los Alcornocales» y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Una vez analizado el PVA, este órgano ambiental considera que se debe completar con las prescripciones que se indican en el apartado «e» de la resolución (prescripciones 19-23).

e) Prescripciones adicionales:

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente propuesta de resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se contemplan en el documento ambiental. Además, el promotor deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, las cuales

se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos de los organismos consultados.

Las prescripciones que se enumeran a continuación no eximen al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles ni del cumplimiento de la legislación ambiental que sea de aplicación.

Generales:

1. Cuando se definan las actuaciones complementarias que será necesario ejecutar, como la implantación de glorietas, giros a izquierdas y cambios de sentido, así como mejoras del firme, el órgano sustantivo deberá determinar si dichas actuaciones requieren de la tramitación de algún procedimiento de evaluación ambiental, de conformidad con lo establecido en la Ley de evaluación ambiental.

2. Siempre que resulte técnicamente posible, la ejecución del proyecto se coordinará con los proyectos relacionados y próximos que se prevé ejecutar en la zona y específicamente con el Proyecto de trazado de glorietas y reordenación de accesos en N-340 entre PP.KK 73 al 85 y el Proyecto de urbanización del Sector SUO LI01 SL3 Los Lances.

Vegetación, HIC y flora:

3. Se compensará la superficie afectada por el proyecto de forma permanente sobre los HIC 6220* y 5330 en la ZEC-ZEPA «Estrecho» mediante la restauración de una superficie igual o superior a la afectada para cada tipo de HIC. Debe tenerse en cuenta la posible sobreestimación de los cálculos realizados en el documento ambiental, dada la existencia de parches multihábitat en los que se encuentran presentes ambos tipos de HIC.

4. El plan de trasplante/siembra de olivos y alcornoques debe, al menos, contemplar la reposición del número de ejemplares equivalente a los afectados, según la especie. El promotor deberá asegurar la supervivencia y desarrollo de los ejemplares procediendo a adoptar las medidas necesarias, incluyendo la reposición de marras, para garantizar el éxito de la repoblación. El trasplante/siembra de los pies arbolados debe realizarse en zonas próximas a la obra.

5. Los taludes creados por la nueva infraestructura se integrarán paisajísticamente, aplicando técnicas adecuadas para mejorar su estabilidad, minimizando el riesgo de erosión. Los taludes se diseñarán con el criterio de garantizar una correcta plantación y conservación de la vegetación a introducir. Siempre que resulte técnicamente viable, los muros de contención para la estabilidad de los taludes o desmontes (si son necesarios) presentarán la menor altura posible, serán realizados en piedra, encachados en piedra o con elementos prefabricados que permitan el crecimiento de vegetación.

6. Se redactará, junto con el proyecto constructivo, un proyecto de restauración fisiográfica y vegetal que desarrolle las medidas preventivas, correctoras y compensatorias descritas en el documento ambiental. El objetivo final debe ser el establecimiento de vegetación, hábitats y poblaciones viables en condiciones naturales. Dicho proyecto debe ser acordado con la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía y aprobado por la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía y debe contemplar:

- Las medidas preventivas para minimizar los daños sobre la vegetación, los HICs y la flora amenazada.
- Las actuaciones de restauración vegetal de la totalidad de los terrenos afectados por las obras. Las especies utilizadas en la restauración vegetal deberán ser autóctonas y corresponder con la vegetación potencial de la zona.
- Las medidas compensatorias sobre los HIC 6220* y 5330, teniendo en cuenta la prescripción 3.

- El plan de trasplante/siembra de olivos y alcornoques, teniendo en cuenta la prescripción 4.
- La integración paisajística de los taludes teniendo en cuenta la prescripción 5.
- Plan de actuación sobre *Teucrium bracteatum*.

Fauna:

7. Si durante la fase de construcción, se detectara la presencia de fauna silvestre amenazada, nidos o refugios, se paralizarán las obras y se dará aviso a la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía.

8. Se evitará la instalación de iluminación artificial o se disminuirá su intensidad para disminuir el efecto nocivo sobre la biodiversidad, siempre que sea compatible con la normativa sobre seguridad vial.

9. Durante las obras, se primarán los métodos de excavación sin zanja. En caso de apertura de zanjas, se dotarán de rampas que faciliten la salida de fauna por caída accidental. En cualquier caso, antes del inicio de los trabajos diarios se observará la zanja abierta para detectar individuos que hayan podido caer en la misma o hayan entrado en la zona de obras, liberándolos al medio natural lo antes posible.

10. Se redactará, junto con la redacción del proyecto constructivo, un proyecto de mejora y adaptación de la N-340 para el paso de fauna y la conectividad ecológica del territorio en el tramo afectado por el proyecto (83+400 a p.k. 101+600) que debe ser consensuado con la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz de la Junta de Andalucía y aprobado por la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía. El citado proyecto debe, en lo que resulte técnicamente viable, y de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del MITECO:

- Adaptar las estructuras de drenaje existentes para su uso por la fauna. Se prestará especial atención sobre las infraestructuras de drenaje pontón tipo bóveda, posibilitando la existencia de una orilla seca con rampas de escape que permita el paso de fauna en condiciones normales de régimen hidráulico. La adaptación se realizará de la forma más naturalizada posible, respetando al máximo las condiciones naturales de los cauces de agua atravesados por la traza de manera que puedan actuar como pasos de fauna naturales.

- Adaptar otros elementos de la infraestructura que pueden atrapar o causar mortalidad de animales (vallado, arquetas, cunetas, bordillos, etc.).

Otros factores ambientales con interacción sobre los objetivos de conservación:

11. Sobre el levantamiento de polvo, debido a los fuertes vientos en las proximidades al Estrecho de Gibraltar, el acopio, depósito y movimientos de tierra deben llevarse a cabo teniendo en cuenta esta circunstancia particular, planificando las acciones y diseñando sobre el terreno las mejores ubicaciones para esas actuaciones.

12. Durante la obra, no se permitirán acopios en la zona de servidumbre, manteniendo el cauce o zona de dominio público hidráulico, totalmente libre de cualquier obstáculo que impida el normal discurrir de las aguas.

13. Se deberán indicar en el proyecto constructivo, los terrenos pertenecientes al Dominio Público Hidráulico afectados por la actuación, así como las tramitaciones realizadas ante la Administración Hidráulica competente, para obtener las correspondientes autorizaciones antes de realizar cualquier actuación en el Dominio Público Hidráulico, zona de servidumbre o zona de policía.

14. Los movimientos de tierras que se efectúen en la zona de policía de cauces deberán contar con autorización administrativa, y las nivelaciones respetarán las escorrentías superficiales existentes, no pudiendo causar perjuicios a los terrenos colindantes y alteración del régimen de avenidas ni reducción de la capacidad de desagüe de los mismos.

15. Las secciones de cruce de los pontones u ODTs sobre los cauces naturales existentes y que es necesario ampliar, no supondrán reducción de la capacidad de desagüe de los mismos, ni alteración de las pendientes.

16. Durante la ejecución de los trabajos no se obstaculizarán los desagües ni el libre paso del cauce ni sus zonas de servidumbre.

17. El uso del agua para abastecimiento y/u operación, si se extrae del Dominio Público Hidráulico, deberá contar con la correspondiente concesión o autorización administrativa, si esta fuera posible.

18. Queda prohibido cualquier vertido de cualquier elemento a los cauces públicos, sus riberas o márgenes sin la obtención de la previa autorización.

Programa de vigilancia ambiental:

19. Durante las obras, se revisará, al menos, semanalmente el estado de los ríos y arroyos que cruza la carretera y la calidad de sus aguas, constatando la ausencia de impactos como alteración de la vegetación, sólidos en suspensión, residuos u otros contaminantes y constatando que las medidas adoptadas son adecuadas para proteger los recursos hídricos, preservar su calidad y salvaguardar el funcionamiento del régimen hídrico.

20. En la fase de explotación, el PVA se prolongará durante 5 años tras la finalización de las obras. En cualquier caso, el seguimiento de las medidas previstas en el proyecto de restauración fisiográfica y vegetal se prolongará, si fuera necesario, más allá de los 5 años hasta la consecución de los objetivos perseguidos, los cuales implican la restauración de los terrenos afectados por la obra y la compensación de los efectos negativos del proyecto en los términos indicados (prescripción 6) mediante el establecimiento de vegetación, hábitats y poblaciones viables en condiciones naturales. La consecución de tales objetivos deberá ser acreditada por la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía.

21. Se vigilará durante la vigencia del PVA si la obra provoca un cambio en la escorrentía superficial o en la dinámica erosiva de los cauces, en cuyo caso, deberán realizarse las actuaciones necesarias para eliminar dicha situación.

22. Durante la vigencia del PVA, el promotor emitirá los siguientes informes a la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía:

- Previo al inicio de las obras sobre la comprobación del jalonamiento y el replanteo de la obra.
- Semestrales durante la fase de obras.
- Previo a la emisión del acta de recepción sobre las conclusiones de la adecuación de las medidas adoptadas durante la construcción.
- Anuales durante la fase de explotación.
- Informe final sobre las conclusiones de la adecuación de las medidas adoptadas en la fase de explotación.
- Informes adicionales cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales.

23. Deberá mantenerse a lo largo de la vida útil de la infraestructura e integrarse en los contratos de conservación integral de la infraestructura los siguientes aspectos:

- a. El seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.
- b. El seguimiento y mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, bordillos, cerramientos y dispositivos de escape desde el interior.
- c. Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la carretera.

24. Previamente al comienzo de la obra, el promotor pondrá a disposición de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía el proyecto constructivo presupuestado con todas las medidas necesarias para cumplir con lo dispuesto en la presente resolución.

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 «Aumento de capacidad de la Carretera N-340 entre Tarifa y Algeciras» se encuadra en el artículo 7.2, apartado b) «Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000».

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

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 «Aumento de capacidad de la Carretera N-340 entre Tarifa y Algeciras», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones 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 y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, 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, 7 de diciembre de 2022.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

AUMENTO DE CAPACIDAD DE LA CARRETERA N-340 ENTRE TARIFA Y ALGECIRAS

