

Latitud norte, 40° 26' 53.903". Longitud oeste, 03° 32' 19.587".  
Altitud, 574 metros.

Radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/33 (LOM/ILS/33).

Latitud norte, 40° 24' 02.902". Longitud oeste, 03° 29' 24.580".  
Altitud, 572 metros.

Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/18-L (LOC/ILS/18-L).

Latitud norte, 40° 27' 20.902". Longitud oeste, 03° 33' 45.589".  
Altitud, 591 metros.

Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/18-L (GP/DME/ILS/18-L).

Latitud norte, 40° 29' 17.905". Longitud oeste, 03° 33' 40.591".  
Altitud, 590 metros.

Radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/18-L (LMM/ILS/18-L).

Latitud norte, 40° 30' 01.906". Longitud oeste, 03° 33' 46.592".  
Altitud, 580 metros.

Radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/18-L (LOM/ILS/18-L).

Latitud norte, 40° 33' 25.910". Longitud oeste, 03° 33' 47.596".  
Altitud, 585 metros.

Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia, con equipo medidor de distancias (VOR/DME).

Latitud norte, 40° 28' 08.904". Longitud oeste, 03° 33' 26.589".  
Altitud, 591 metros.

Radar (P-II).

Latitud norte, 40° 29' 58.907". Longitud oeste, 03° 31' 26.589".  
Altitud, 723 metros.

Equipo localizador del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/18-R (LOC/ILS/18-R).

Latitud norte, 40° 29' 22.904". Longitud oeste, 03° 34' 28.592".  
Altitud, 605 metros.

Equipo de trayectoria de planeo del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/18-R (GP/DME/ILS/18-R).

Latitud norte, 40° 31' 47.907". Longitud oeste, 03° 34' 34.595".  
Altitud, 605 metros.

Radiobaliza intermedia del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/18-R (LMM/ILS/18-R).

Latitud norte, 40° 32' 36.909". Longitud oeste, 03° 32' 45.594".  
Altitud, 601 metros.

Radiobaliza exterior del sistema de aterrizaje instrumental al umbral/18-R (LOM/ILS/18-R).

Latitud norte, 40° 36' 02.913". Longitud oeste, 03° 34' 30.600".  
Altitud, 598 metros.

#### Artículo 4.

Para el conocimiento y cumplimiento por los órganos interesados, el Ministerio de Fomento, de acuerdo con el artículo 28 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, así como lo dispuesto por el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, remitirá al Delegado del Gobierno o Subdelegado de la provincia, según proceda, para su curso a los Ayuntamientos correspondientes, la documentación y planos descriptivos de los terrenos afectados por las referidas servidumbres, sin que, conforme a lo indicado en el artículo 29 del citado Decreto, los órganos y organismos públicos de la Administración General del Estado, así como los de cualquiera de las restantes Administraciones públicas, puedan autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señalados sin la previa resolución favorable de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, al que corresponden además las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva al cumplimiento de las resoluciones adoptadas en cada caso concreto.

Disposición derogatoria única.

Queda derogado el Real Decreto 1083/1976, de 23 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Madrid-Barrajas.

Disposición final única.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Palma de Mallorca a 31 de julio de 1998.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno  
y Ministro de la Presidencia,  
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**20631** *RESOLUCIÓN de 23 de julio de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de auto-vía de la Plata, CN-630 de Gijón al Puerto de Sevilla, puntos kilométricos 480 al 618. Tramo: Plasencia (sur)-Mérida, de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Dirección General de Carreteras, con fecha 28 de mayo de 1990, remitió a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de referencia, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada documentación, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, en virtud del artículo 13 del Reglamento, estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

La Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, con fecha 22 de septiembre de 1990, dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I de esta Resolución.

La documentación técnica del proyecto, entre la que se incluye el estudio de impacto ambiental, fue elaborada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura y sometida al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 7 de agosto de 1996, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Un resumen de los aspectos significativos del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo II.

Un resumen del resultado de la información pública se recoge en el anexo III.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, a la vista de que buena parte de las alegaciones presentadas en período de información pública hacían referencia a la errónea información que el estudio de impacto aportaba sobre la Vía de la Plata, presentó una addenda que refleja un nuevo estudio realizado sobre el trazado de la calzada romana «Vía de la Plata», las afecciones que sobre ella generaría la solución de trazado propuesta y las medidas que se plantean para evitar y corregir impactos, así como un informe de la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura en el que manifiesta su conformidad al estudio realizado.

Un resumen de esta información se recoge en el anexo IV.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 17 de marzo de 1997, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación técnica del proyecto, el expediente de información pública, la addenda sobre el trazado, afecciones y medidas correctoras de la Vía de la Plata y el correspondiente informe de la Consejería de Cultura y Patrimonio.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, la documentación técnica del proyecto, el expediente de información pública, la addenda sobre el trazado, afecciones medidas correctoras de la Vía de la Plata y el correspondiente informe de la Consejería de Cultura y Patrimonio.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de la autovía de la Plata, CN-630 de Gijón al puerto de Sevilla, puntos kilométricos 480 al 618. Tramo: Plasencia (sur)-Mérida, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

#### *Declaración de impacto ambiental*

Examinados los datos e informaciones contenidos en el expediente, y completado el análisis ambiental con visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las soluciones contempladas en el estudio informativo, la alternativa de trazado conformada por la solución «Variante» en el tramo Plasencia-Cañaverl; la solución «Este» en el tramo Cañaverl-Cáceres; la solución «Este» en el tramo Cáceres-Aldea del Cano; la solución «Este», salvo desde el punto kilométrico 98,400 hasta el final del tramo que se adoptará; la solución «Oeste» en el tramo Aldea del Cano-puerto de las Herrerías, y la solución «Oeste» en el tramo Puerto de las Herrerías-Aljucén-Mérida, puede ser ambientalmente viable, siempre que para la ejecución de dicha alternativa de trazado y su posterior explotación se observen las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplan las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado.—El trazado de los tramos, delimitados, aproximadamente, por los puntos kilométricos que se reflejan a continuación, para las soluciones que conforman la alternativa que se considera ambientalmente viable, deberá ajustarse en el definitivo proyecto de construcción de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Desplazamientos de la traza entre los puntos kilométricos 4,500 y 15,500: Con objeto de evitar la afección al arroyo del Boquerón del Ribero, que la alternativa seleccionada interfiere repetidas veces, invadiendo incluso su cauce a lo largo de varios kilómetros, se desplazará el trazado entre los puntos kilométricos 4+500 y 6+200 de tal forma que se evite la corta del arroyo que se producirá en este tramo, y entre los puntos kilométricos 7,600 y 15,500 el trazado se desarrollará por el este de la N-630.

1.2 Desplazamiento de la traza entre los puntos kilométricos 18,400 y 20,400: Para minimizar la afección al alcornocal situado al sur de la población de Grimaldo y antes de la subida al Puerto de los Castaños, se desplazará la traza hacia el este, ciñéndola lo más posible al de la N-630. El enlace del Puerto de los Castaños, en el punto kilométrico 20+150, se proyectará de forma que no afecte al citado alcornocal.

1.3 Ajuste del trazado entre los puntos kilométricos 46,500 y 53,000: Dado que el trazado de la solución este propuesta y considerada como ambientalmente viable discurre bordeando el límite noroeste de la Zona de Especial Protección para las Aves «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes», se garantizará que el trazado definitivo en este tramo no se adentre y discurra lo más alejado posible del citado espacio; con este fin, el trazado de este tramo correspondiente al proyecto de construcción será remitido al órgano de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura que, en este sentido, deberá emitir su conformidad.

1.4 Ajuste del trazado entre los puntos kilométricos 76,500 y 87,000: En este tramo en que el trazado discurre a través de la Zona de Especial Protección para las Aves «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes», y salvo para los tramos estrictos de la variante de Valdesalor y el que salva la zona monumental de Argujuelas, se desplazará la traza de la solución «Este», ciñéndose al máximo al trazado de la N-630, y adoptando como solución la duplicación de la misma en los tramos en que sea técnicamente viable.

El trazado de este tramo correspondiente al proyecto de construcción se remitirá y deberá contar con el informe favorable de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y del órgano de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, antes de la aprobación definitiva del proyecto.

1.5 Ajuste del trazado entre los puntos kilométricos 105,500 y 110,000: Entre los mencionados puntos kilométricos, el trazado de la alternativa oeste seleccionada para este tramo se separa la N-630 bordeando la raña por una vaguada con abundante vegetación natural; en consecuencia, para reducir esta afección el proyecto de construcción planteará en esta zona un trazado paralelo y más próximo a la N-630.

1.6 Ajuste del trazado entre los puntos kilométricos 110,000 y 113,600: Dado que el trazado de la solución oeste propuesta discurre bordeando el límite noroeste de la Zona de Especial Protección para las Aves y Parque Natural de «Cornalbo y Sierra Bermeja», se garantizará que el trazado definitivo no se adentre y discurra lo más alejado posible del citado espacio; con este fin, el trazado de este tramo correspondiente al proyecto de construcción será remitido al órgano de medio ambiente de la Junta de Extremadura que, en ese sentido, deberá emitir su conformidad.

1.7 Ajuste del trazado entre los puntos kilométricos 113,600 y 119,500: En el proyecto de construcción se estudiarán para este tramo otras soluciones técnicas que no afecten de forma directa al Parque Natural y Zona de Especial Protección para las Aves de «Cornalbo y Sierra Bermeja», contemplando incluso la posibilidad de realizar el estricto desdoblamiento de la N-630. Sólo si se demuestra que no existe otra alternativa técnicamente viable que no afecte directamente al parque, se podrá llevar a cabo la alternativa propuesta en este tramo y su definición en el proyecto de construcción no podrá, en ningún caso, ocupar más territorio del parque del que se contempla en el estudio informativo. En este caso, el estudio de soluciones y el trazado propuesto para este tramo correspondiente al proyecto de construcción será remitido y deberá contar con el informe favorable de esta Dirección General de Evaluación Ambiental del órgano gestor del Parque Natural y del órgano de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, antes de la aprobación definitiva del proyecto.

1.8 Modificaciones de trazado para evitar afecciones a la Vía de la Plata y bienes patrimoniales: Se llevarán a cabo las modificaciones de trazado contempladas en la addenda presentada tras la información pública, recogidas en el anexo IV, así como las que pudieran derivarse de las prospecciones y seguimiento arqueológico de las obras. Desde el punto kilométrico 98,400 hasta el final del tramo V, en el Puerto de las Herrerías, se adoptará el trazado de la alternativa oeste para evitar la afección a la calzada romana.

#### 2. Protección de Espacios Naturales:

2.1 Zona de Especial Protección para las Aves de «Los Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes» y Zona de Especial Protección para las Aves y Parque Natural «Embalse de Cornalbo y Sierra Bermeja».

Dado que entre los puntos kilométricos 76,500 a 87,000 y 113,600 a 119,500 el trazado discurre, respectivamente, por las ZAPAS mencionadas generando en ellas afecciones significativas, para que el proyecto en estos tramos pueda considerarse ambientalmente viable, se atenderá a lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, y en el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen las medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

De acuerdo con lo establecido en la citada Directiva, el órgano promotor del proyecto deberá justificar las razones imperiosas de interés público de primer orden que hacen necesario el proyecto.

Dado que el estudio informativo se deduce la falta de alternativas técnicamente viables que no afecten a la Zona de Especial Protección para las Aves de los «Llanos de Cáceres» y que la solución este con las modificaciones de trazado contempladas en la condición 1.4 reduce la afección a este espacio, se deberán adoptar las medidas compensatorias que sean necesarias para garantizar que la coherencia global de la red Natura 2.000 quede protegida. La Comunidad Autónoma de Extremadura comunicará a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente las medidas compensatorias que se hayan adoptado

y éste, a través del cauce correspondiente, informará a la Comisión Europea. A estos efectos, la Administración competente de Carreteras realizará un estudio de carácter científico suscrito por profesionales expertos en el que se analice de forma exhaustiva el efecto de la ejecución y explotación de este proyecto en este tramo sobre las aves que motivaron la declaración de Zona de Especial Protección para las Aves, así como las medidas preventivas y correctoras para minimizar dicha afección. También se abordará en el estudio un análisis sobre la adecuación de las medidas compensatorias que se propongan, cualquiera que sea el carácter de las mismas.

El estudio anterior, así como las medidas compensatorias que se propongan se remitirán y deberán contar con el informe favorable de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y del órgano de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, antes de la aprobación definitiva del proyecto.

Se procederá de igual modo en el tramo que discurre por el Parque Natural y Zona de Especial Protección para las Aves del Embalse de «Cernalbo y Sierra Bermeja», si se demuestra que no existe alternativa técnicamente viable que pueda liberar de afección directa a dicho espacio protegido.

En cualquier caso, la ubicación de las correspondientes instalaciones auxiliares en estos tramos y el desarrollo de las obras se llevarán a cabo bajo la supervisión del Director ambiental de la Obra y en coordinación con el organismo competente para la conservación de estos espacios protegidos.

Para las obras entre los puntos kilométricos 46,500 y 53,000 y entre los puntos kilométricos 110,000 y 113,600, en los que el trazado bordea estos espacios protegidos, se jalonará la franja de ocupación estricta de explanación de la vía, utilizando dicha franja como camino de acceso y limitándose a ella para el movimiento de personal y maquinaria. En estos tramos, las instalaciones auxiliares no podrán situarse al este de la franja jalonada y las obras se realizarán bajo la supervisión del Director ambiental de la obra y en coordinación con los órganos responsables de la conservación de dichos espacios protegidos.

## 2.2 Sistema Tajo-Almonte y Los Cuatro Lugares.

Teniendo en cuenta que el trazado de la alternativa seleccionada atraviesa los ríos Tajo y Almonte y el arroyo Talaván, que discurre por el interfluvio abriendo una vía nueva de penetración en este territorio hasta ahora poco alterado por la actividad humana y que el área denominada «Los Cuatro Lugares», contigua al trazado en este interfluvio, está considerada como de interés para las aves esteparias, aunque no tenga figura legal que la proteja, entre los puntos kilométricos 32,600 y 46,500 se jalonará estrictamente la franja de explanación de la vía, restringiendo toda actividad de obra a dicha franja; la ubicación de las instalaciones auxiliares y la realización de las obras en este tramo se llevarán a cabo bajo la supervisión del Director ambiental de la obra.

## 3. Protección del sistema hidrológico.

Con objeto de no alterar las características hídricas de los cauces de ríos y arroyos interceptados o próximos a la traza y de los embalses de «Alcántara» y «Cañaveras», se cumplirá lo siguiente:

3.1 Se tomarán las medidas necesarias para evitar la contaminación y el aterramiento de las aguas superficiales, tanto durante la fase de obras, como en la posterior explotación del proyecto, siguiendo las recomendaciones y medidas contempladas en el estudio de impacto. Se llevará a cabo la decantación de las aguas residuales originadas en las instalaciones auxiliares, estableciendo el control analítico de los efluentes, y se aplicará otro tipo de tratamiento de depuración cuando el seguimiento analítico de las balsas de decantación arroje valores próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos.

3.2 Las voladuras previas, despejes y desbroces que se lleven a cabo para las obras de paso de los ríos Tajo, Almonte, Salor, Ayuela y Aljucén y del arroyo Talaván, no podrán iniciarse entre el 15 de marzo y el 30 de junio. En todo caso, la dirección ambiental de la obra podrá determinar la paralización de las actividades y la adopción de medidas especiales ante condiciones climatológicas o sucesos excepcionales que impliquen riesgo de grave afección al sistema hidrológico.

## 4. Protección de la fauna y la vegetación.

Las voladuras, movimientos de tierras, desbroces y demás actividades de obra generadoras de ruido que se lleven a cabo en las áreas contempladas en la condición 2, se realizarán fuera del período comprendido entre el 15 de marzo y el 15 de junio. En las zonas de encinar y alcornoque, y en los puertos de los Castaños y de las Herrerías se tendrá en cuenta

la misma restricción temporal en la realización de voladuras de gran intensidad.

Se realizarán los pasos de fauna según lo contemplado en el estudio de impacto y se adecuará el diseño de los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. A lo largo de todo el trazado la distancia máxima entre pasos para mamíferos grandes será de cinco kilómetros, reduciéndose a un kilómetro en el tramo comprendido entre el puerto de las Herrerías y Carrascalejo.

El cerramiento de la nueva vía incluirá estructuras que permitan el escape de los animales hacia las áreas adyacentes y que los dirijan hacia los pasos de fauna.

En los espacios mencionados en la condición 2, en las zonas del puerto de los Castaños y del puerto de las Herrerías y en las zonas de encinar y alcornoque, se jalonará la zona estricta de ocupación del trazado y la anchura de la mediana, salvo por justificadas razones técnicas, se reducirá al ancho estricto contemplado en la instrucción de carreteras.

## 5. Protección del patrimonio arqueológico.

El proyecto de construcción contendrá un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva vía y de las superficies destinadas a instalaciones auxiliares y vertederos, que se elaborará según lo contemplado en la addenda presentada tras la información pública y en coordinación con la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura. El resultado de la prospección se recogerá en una memoria en la que se propondrán actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio ya inventariado y de los posibles hallazgos arqueológicos que pudieran aflorar durante las obras.

6. Continuidad de servicios existentes, minimización de impacto sobre superficies agrícolas y supresión del efecto barrera.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de la calzada romana «Vía de la Plata», el Cordel del Camino Carmonita y demás vías pecuarias, caminos rurales e infraestructuras de riego interceptadas por la traza. El proyecto de construcción incluirá un estudio de permeabilidad de la infraestructura respecto de la actividad agrícola una vez encajada la traza definitiva. La reposición de caminos rurales y accesos a explotaciones agrarias divididas por la traza se realizará de forma que se optimice el número de pasos, con el fin de minimizar la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos agrícolas que aquéllos conllevan.

7. Localización de canteras, graveras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, obras e instalaciones auxiliares y vertederos a escala no inferior a 1:5000, considerando como criterios prioritarios de exclusión los espacios mencionados en la condición 2, los bosques de encina y alcornoque, los suelos de elevada calidad agrícola, las áreas de recarga y los márgenes de ríos y arroyos.

Las canteras, graveras y zonas de préstamo requeridas para la ejecución de la obra se seleccionarán entre aquellas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, deberá presentarse la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental.

Para el emplazamiento de vertederos se dará prioridad a las canteras abandonadas. Si una vez realizados los ajustes de trazado contemplados en la condición 1, el balance del movimiento de tierras determinara la necesidad de crear vertederos permanentes de más de 25.000 metros cúbicos, éstos se definirán completamente en el proyecto de construcción; su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se redactará un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de las zonas afectadas por la obra, según lo recomendado en el estudio de impacto ambiental y con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento específico de restauración las comprendidas en los espacios referidos en la condición 2, las afectadas en el puerto de los Castaños y puerto de las Herrerías, las zonas de préstamos y vertederos, las márgenes

de ríos y arroyos, el viario de acceso a las obras, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para los taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente de 3H:2V, siempre que sea técnicamente viable, para evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, sólo si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. Siguiendo las indicaciones del Director ambiental de obra, se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a 1,5 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación, recurriendo al riego periódico e incluso abonado y siembra si fuera necesario para garantizar los procesos de recolonización vegetal.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán espacial y temporalmente con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

#### 9. Prevención de la afección por ruido.

En la mayor definición del trazado que se lleve a cabo en el proyecto de construcción, se procurará que la traza pase, como mínimo, a 200 metros de las viviendas habitadas o núcleos urbanos.

En el programa de vigilancia ambiental se incluirá el control de los niveles de inmisión sonora originados por la explotación de la vía en las áreas con calificaciones de suelo urbano y urbanizable. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la vía serán los 55 dB(A)Leq entre las veintitrés y las siete horas, y los 65dB(A)Leq entre las siete y las veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura de las viviendas próximas a la vía y ubicadas en terrenos calificados como urbanizables según el planeamiento vigente en la fecha de publicación de esta declaración, en Grimaldo, barrio de la estación de Cañaverla, La Perala, Casar de Cáceres, Valdesalor, Aldea del Cano, puerto de las Herrerías, Aljucén y Carrascalajo.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de adoptar medidas correctoras.

#### 10. Seguimiento y vigilancia.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta Declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través del Director general de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones,

Esta Dirección General, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de la obra, que sin perjuicio de las funciones del Director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de medidas correctoras, la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración.

El programa incluirá la remisión de, al menos, los siguientes informes:

- Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informes sobre las actuaciones realmente ejecutadas respecto a lo establecido en las condiciones 1 a 9.

- Anualmente y durante tres años, a partir del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la eficacia de las medidas establecidas para protección de la avifauna de las ZAPAS y de los pasos para fauna terrestre a que se refieren, respectivamente, las condiciones 2 y 4.

Informe sobre el estado y evolución de las áreas en recuperación referidas en la condición 8.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, podrán derivarse modificaciones de

las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 11. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito, certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones establecidos en esta declaración de impacto ambiental y un informe sobre su contenido y conclusiones. Los documentos referidos son los siguientes:

Proyecto de construcción del ajuste de trazado referido en la condición 1.

Estudios sobre la afección a la avifauna de las ZAPAS, medidas correctoras y compensatorias que refiere la condición 2.1.

Plan de prospección y medidas de protección del patrimonio arqueológico que refiere la condición 5.

Estudio de permeabilidad de la traza que refiere la condición 6.

Cartografía de las zonas de exclusión para ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares y, en su caso, ubicación y características de los vertederos de más de 25.000 metros cúbicos, que refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 10.

#### 12. Definición contractual de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos, sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público, para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 23 de julio de 1998.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

### ANEXO I

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA .....	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León .....	
Presidencia de la Junta de Castilla y León .....	
Consejería de Medio Ambiente de Castilla y León .....	X
Gobierno Civil de Salamanca .....	
Diputación Provincial de Salamanca .....	
Delegación del Gobierno en Extremadura .....	
Presidencia de la Junta de Extremadura .....	
Agencia de Medio Ambiente. Junta de Extremadura .....	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana .....	
Gobierno Civil de Cáceres .....	
Diputación Provincial de Cáceres .....	
Diputación Provincial de Badajoz .....	
Ayuntamiento de Hervás .....	
Ayuntamiento de Plasencia .....	X
Ayuntamiento de Aljucén .....	
Ayuntamiento de Mérida .....	
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Salamanca .....	
Departamento de Geografía. Universidad de Salamanca .....	X
Departamento de Botánica. Universidad de Extremadura .....	X
Inst. de Recursos Naturales y Agrobiología. Salamanca .....	
Inst. de Estudios de Desarrollo Regional. Universidad de Extremadura .....	
GEC (Grupo Ecologista Carabo) .....	
Asociación Universitaria de Salamanca (AEUS) .....	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Arco Iris. Asociación Ecologista. Salamanca .....	
ADENEX .....	X
GEXAN .....	
CEPA .....	X

El ICONA señala que las posibles alternativas podrían afectar a los espacios naturales siguientes:

Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes (junto a Cáceres). Zona de Especial Protección para las Aves (Directiva 79/409/CEE).

Malpartida de Cáceres-Arroyo de la Luz (junto a Cáceres). Territorio de elevado valor natural por lo que ha sido incluido en el proyecto Biotopos/Corine/Icona.

Embalse de El Salor. Zona Húmeda de Importancia Nacional en función de las aves acuáticas. Reconocida por el International Council for Bird Preservation (ICBP). Incluida en el proyecto Biotopos/Corine/Icona.

Aldea del Cano-Casas de Don Antonio. Área importante para las aves, reconocida por el International Council for Bird Preservation (ICBP). Incluida en el proyecto Biotopos/Corine/Icona.

Sierra de San Pedro. Zona de Especial Protección para las Aves (Directiva 79/409/CEE). Reconocida por el International Council for Bird Preservation (ICBP). Incluida en el proyecto Biotopos/Corine/Icona.

Embalse de Cornalbo y Sierra Bermeja. Parque Natural (D. 110/88). Zona de Especial Protección para las Aves (Directiva 79/409/CEE). Incluida en el proyecto Biotopos/Corine/Icona.

Embalse de Montijo. Área importante para las aves, reconocida por el International Council for Bird Preservation (ICBP).

Asimismo refleja que existen poblaciones de lobo y de lince que se dispersan en un extenso entorno desde la sierra de San Pedro; por ello, se deberán construir a lo largo de todo el trazado pasos de dimensiones adecuadas para éstos y otros mamíferos grandes que tendrían que distar entre sí unos 5 kilómetros, siendo conveniente que en la zona de influencia de la sierra de San Pedro disten 1 kilómetro.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León: Habrá que considerar la posible afección del trazado a masas de encinares y robledales con el fin de causarles el menor daño posible, debiendo considerar la posibilidad de repoblar zonas equivalentes a las eliminadas.

La futura autovía atravesará varios cursos de agua. Es necesario proyectar esos pasos de manera que eviten cualquier daño a la riqueza piscícola, así como a la vegetación ripícola.

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura señala en su escrito que se muestra de acuerdo con el proyecto y hace petición del futuro estudio de impacto ambiental para su análisis.

El Ayuntamiento de Plasencia propone que el trazado discorra hacia el oeste de la calzada actual en los tramos de desdoblamiento y que aproveche las zonas de vaguadas o depresiones en los tramos de variante.

El Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca remite un extenso informe con las características geomorfológicas, señalando las siguientes zonas:

Penillanura y riberas: El recorrido por la penillanura se interrumpe en algunas hondanadas y riberas (Retortillo, Rivero, A.º del Judío...), que incorporan condiciones de humedad en un medio seco, además de ser excelentes canales de escorrentía frente a las lluvias torrenciales. Sobresale en esta zona la ribera de Grimaldo.

Puerto de los Castaños: En los relieves residuales de la sierra de Santa Catalina y de la Silleta con contrastes de vegetación y ámbitos de humedad, donde se deberá respetar la vegetación autóctona y procurar que la movilización de tierras no contribuya el aumento de la erosión de vertientes y a la pérdida de suelo vegetal.

Descenso de Cañaveral hacia el Tajo y Penillanura Cacerense: Las obras en esta zona deberán ir acompañadas de acciones de recuperación ambiental y evitar, al mismo tiempo, el relleno acelerado del embalse de Alcántara.

Valles del Salor y Ayuela: Habrá que preservar en esta zona los valores geomorfológicos ligados al modelo fluvial, así como las peculiares condiciones ambientales que rompen con el paisaje monótono de la penillanura.

Sierra de San Pedro-Aljucén: De nuevo se crean condiciones ligadas, respectivamente, al bosque mediterráneo y a la red fluvial que deben respetarse en el nuevo trazado de autovía.

El Departamento de Botánica de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Extremadura indica que toda estimación sobre el posible perjuicio ambiental de una construcción debería pasar necesariamente por un estudio previo sobre el valor florístico, paisajístico y faunístico del área afectada, para emitir un juicio serio sobre el impacto ambiental en potencia.

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX), señala que el desdoblamiento de esta vía de importancia capital para la región no afecta directamente a ningún área sensible. El principal impacto previsible del proyecto afectaría al entorno inmediato de la carretera, ya que la mayoría del trazado se plantea como desdoblamiento de la calzada actual, indicando la conveniencia de reducir en lo posible la anchura de la franja a desarbolarse, sin traspasar las dimensiones realmente requeridas por el proyecto. En los tramos en que se resuelva variar el trazado deberán extremarse las precauciones y optar por las soluciones menos agresivas.

Como elementos importantes del paisaje susceptibles de ser alterados, se refiere al relieve y a la vegetación destacando las siguientes zonas:

Dehesas de Cañaveral y puerto de los Castaños: Cerradas dehesas de encinas y alcornoques (entre ellas la dehesa boyal de Cañaveral), y, al entrar en el puerto, los restos del primitivo alcornocal se entremezclan con repoblaciones de Pino ródano.

Argujuelas-puerto de las Herrerías: Llanos en los que se alternan encinares adherados con zonas desarboladas, atravesándose las cuencas de los ríos Salor y Ayuela. En el paisaje destacan los castillos de Argujuelas y el Mayoralgo, con nutridas colonias de cigüeñas blancas y garzas reales en sus alrededores. Para no incidir en este entorno proponen que en el tramo entre Argujuelas y Aldea del Cano, el desdoblamiento se lleve a cabo al oeste de la calzada ya existente.

Puerto de las Herrerías-río Aljucén: Al sur del puerto y hasta el río Aljucén, existe una franja de encinar y alcornocal adyacente a la carretera. En esta zona la anchura de la carretera debe de ser lo más reducida posible para no afectar esta franja de vegetación ni el paisaje de esta zona situada en el entorno del Parque Natural de Cornalbo uno de cuyos principales valores reside en sus paisajes poco alterados.

La Coordinadora Extremeña de Protección Ambiental (CEPA) indica la conveniencia de evitar movimientos de tierras excesivos y proceder a restaurar los desmontes con muros y plantaciones de matorrales y árboles autóctonos de la zona.

Destaca la gran importancia cultural y ganadera de las comarcas que atraviesa la autovía, que sigue el trazado de la antigua calzada romana, por lo que deberán ser respetados y restaurados escrupulosamente todos los restos históricos, y los descansaderos, cordeles, cañadas, etc., recordando que las cañadas reales deben tener un mínimo de 75 metros de ancho, 35 metros los cordeles y 15 metros las veredas.

Hace especial hincapié en que la autovía no interrumpa los pasos habituales de la fauna, compuesta de especies como el lince, lobo, cabra montesa, ciervo, corzo y jabalí. Solicita se respeten todas las márgenes de ríos, arroyos y vaguadas para evitar alteraciones del equilibrio hídrico. Indica la conveniencia de no efectuar obras en estas zonas en época de lluvias para evitar la turbiedad en las aguas y la afección a la fauna asociada (cigüeñas negras, garzas, galápagos, peces, anfibios endémicos, etc.).

## ANEXO II

### Resumen del estudio de impacto ambiental

#### Contenido

El proyecto consiste en la implantación de una autovía entre Plasencia y Mérida, constituyendo un tramo de la denominada Autovía de la Plata, que en la actualidad se desarrolla siguiendo la N-630 entre Sevilla y Gijón.

El proyecto, de casi 140 kilómetros en dirección norte-sur, se inicia al sur de Plasencia en las estribaciones sur-occidentales de la sierra de Gredos, atraviesa los ríos Tajo y Almonte en la zona de su confluencia, la llanura de Cáceres y la sierra de San Pedro, terminando en Mérida en las inmediaciones de la vega del Guadiana.

El estudio presentado desarrolla y analiza en tramos sucesivos las distintas alternativas de trazado planteadas:

Tramo Plasencia-Cañaveral, en el que se plantean dos soluciones que siguen el corredor marcado por la N-630, «Variante» y «Desdoblamiento», muy próximas entre sí en los 16,8 primeros kilómetros hasta el norte Grimaldo y que comparten trazado los siguientes 14,2 kilómetros en los que se desarrolla la variante por el oeste de Grimaldo, paso por el alcornocal

al sur de esta población, subida y coronación del puerto de los Castaños, descenso sur del puerto por la zona este de la N-630, de más suave topografía, continuado hasta llegar junto al embalse de abastecimiento de Cañaverál y realizando la variante de esta población por el este de la estación de ferrocarril.

Tramo Cañaverál-Cáceres, de 39 kilómetros, aproximadamente, para el que se plantean dos corredores alternativos, por el este y por el oeste:

Soluciones oeste: Desde el sur de Cañaverál hasta el noroeste de Casar de Cáceres comparten trazado siguiendo más o menos el corredor de la N-630 y muy próximo a la nacional y al ferrocarril al cruzar el Tajo y el Almonte (colas en realidad del embalse de Alcántara); 10 kilómetros al sur del Almonte pasa al oeste de la nacional y 3 kilómetros al sur se bifurca: Las soluciones A y B (muy similares entre sí) pasan al oeste de la urbanización «Viñas de la Mata», mientras que la Oeste C lo hace por el este de dicha urbanización, bordeando los suelos no urbanizables de especial protección ecológica y paisajística de Casar de Cáceres. Discurren muy próximas a la altura del polígono de «Capellánías» coincidiendo posteriormente las tres soluciones de este corredor al oeste de Cáceres en el cruce con la N-523.

Solución este: Cruza el Tajo y el Almonte más al este del embalse, por puntos técnicamente más favorables al ser los cauces más estrechos que en la zona de cola del embalse; discurre por el este de Casar de Cáceres y a la altura del polígono de «Capellánías», se junta con la solución Oeste C coincidiendo con este trazado hasta el cruce con la N-523 al oeste de Cáceres.

Tramo Cáceres-Aldea del Cano, para el que se proponen dos soluciones alternativas:

Solución este: Comienza bordeando la pequeña sierra que culmina en el cerro de los Romanos, inicia la subida al puerto de las Camellas y cruza hacia el este de la N-630 discurren paralela a ella hasta llegar a la altura de los edificios monumentales de las Arguijuelas donde cruza de nuevo al oeste para evitar su afección, y sigue ya paralela por el oeste de la N-630 hasta el final del tramo, al oeste de Aldea del Cano.

Solución oeste: Se inicia con trazado paralelo por el oeste de la línea de ferrocarril hasta pasar los regadíos de Valdesalor, sin afectarlos, se dirige después hacia el este aproximándose a la N-630 y sigue paralela a ella, pero más alejada que la otra solución, hasta el final del tramo, al oeste de Aldea del Cano.

Tramo Aldea del Cano-puerto de las Herrerías: Se plantean para este tramo dos soluciones muy parecidas, ambas discurren siguiendo a la N-630 por el oeste, pero la denominada «Oeste» va algo más alejada de la nacional, mientras que la denominada «Este» discurre más cercana.

Tramo puerto de las Herrerías (sierra de San Pedro)-Aljucén-Mérida: Las dos soluciones planteadas, este y oeste respecto de la N-630, muy próximas a ella y ambas realizan el paso de la población de Aljucén por el este. La solución oeste discurre por el borde del Parque Natural de Cornalvo, mientras que un tramo de la Este se adentra y discurre por su interior a lo largo de unos 2 kilómetros.

El inventario ambiental realizado por el estudio identifica que el corredor de la zona que afectaría el proyecto aparece conformado en su mayor parte por bastas penillanuras pizarrosas y graníticas y cruza transversalmente el sector central de dos importantes cuencas: La del Tajo y la del Guadiana; de norte a sur este corredor atraviesa los ríos Tajo, Almonte, Salor, Ayuela y Aljucén, correspondiente éste último a la cuenca del Guadiana; son numerosos también los arroyos atravesados y, entre ellos, cabe destacar el del Boquerón del Ribero, el Pizarroso y el arroyo Talaván.

Hidrogeológicamente es una zona poco adecuada para el almacenamiento de aguas subterráneas donde únicamente destacan dos zonas correctas:

Sistemas 16 de la cuenca del Tajo: Un subsistema poco importante que drena hacia el río Alagón ocupa una estrecha franja que atraviesa transversalmente el corredor del proyecto en la zona de Cañaverál, coincidiendo con las rañas del flanco sur de las sierras de Zapatero y de Serradilla.

Sistema 21 de la cuenta del Guadiana: También de poca importancia, este acuífero drena al propio Guadiana y únicamente interfiere con el corredor estudiado entre las localidades de Aljucén y Alcuéscar.

Los bosques mediterráneos dominados por la encina y el alcornoque constituyen la vegetación potencial de la mayor parte del territorio estudiado y son las formaciones que poseen mayor interés ambiental en la zona, en las que se detecta la presencia de valiosas especies de fauna como son: Lince, gato montés, meloncillo, águila imperial, cigüeña negra, buitre negro, elanio azul, etc. Sin embargo en la actualidad estas forma-

ciones se restringen a ciertas zonas apartadas y en general poco aptas para el cultivo en la sierra de Santa Catalina, el entorno de las colas del embalse de Alcántara, sierra de Fuentes y sierra de San Pedro.

Las dehesas y los pastizales y matorrales con abundante arbolado, como etapa degradada de las formaciones anteriores por la continua actuación humana, aunque menos que los bosques, constituyen también áreas de elevado interés ambiental que albergan una rica y variada fauna y ocupan la mayor parte del territorio estudiado. En la zona de los Llanos de Cáceres, sin embargo, predominan los secanos cerealistas, aunque también hay pequeñas áreas de olivares, frutales, viñedos y regadíos.

Las áreas de mayor interés ambiental del territorio estudiado son:

Parque Natural de Monfragüe, que está además en avanzada fase de tramitación para su conversión en Parque Nacional.

Zona de Especial Protección para las Aves de la sierra de San Pedro.

Zona de Especial Protección para las Aves de los Llanos de Cáceres.

Parque Natural de Cornalvo.

Las distancia mínima que separa el corredor en que se plantean las alternativas de proyecto y las dos primeras áreas mencionadas es de 5 y 3 kilómetros, respectivamente, por lo que no se prevé que puedan verse afectadas. Sin embargo, la actual N-630 atraviesa a lo largo de unos 5,5 kilómetros la zona suroeste de los Llanos de Cáceres y discurre unos 4 kilómetros por el límite oeste del Parque de Cornalvo; las alternativas de trazado planteadas inciden de manera parecida a la nacional, aunque en distintos grados, a estos dos espacios protegidos.

La zona del entorno inmediato de este tramo de la N-630 está en general poco poblada; sin embargo, los restos de asentamientos y rutas históricas son abundantes a lo largo de todo el tramo, destacando el eje que marca la Vía de la Plata y los restos existentes en su entorno, que se reflejan exhaustivamente en la addenda presentada tras el período de información pública.

El estudio realiza la identificación, valoración y comparación de los impactos que previsiblemente pueden general las distintas alternativas de trazado planteadas, que, por tramos, son los siguientes:

Tramo Plasencia-Cañaverál: Los impactos que generarían las dos soluciones planteadas «Variante» y «Desdoblamiento» se consideran de magnitud similar, aunque algo mayor para la variante ya que ocupa el cauce del arroyo del Boquerón del Ribero a lo largo de 3 kilómetros, mientras el desdoblamiento lo hace en poco más de 1 kilómetro; esta solución afecta en mayor medida a dehesas y al alcornocal existente en la subida norte del puerto de los Castaños, y los terraplenes y desmontes que generaría en la subida al citado puerto son de mayor entidad.

En los últimos 14,2 kilómetros de este tramo que la solución de trazado es única, discurre muy próxima al embalse de abastecimiento de la población de Cañaverál y al arroyo Pizarroso que lo alimenta, pudiendo ambos verse afectados.

Tramo Cañaverál-Cáceres: La solución oeste, en su tramo inicial común, discurre por el mismo corredor y ligeramente al este de la N-630 en el entorno del embalse de Alcántara, cruzando el Tajo en una zona que en realidad es aún cola del embalse, produciendo unos desmontes de 20-22 metros. El cruce del Almonte lo realiza próximo a la confluencia con el arroyo Talaván, donde se localiza un área de nidificación de águila perdicera. Este tramo inicial se desarrolla alejado del área de interés para aves esteparias en el interfluvio Tajo-Almonte denominada los Cuatro Lugares.

Las soluciones oeste A y B afectan a una concesión de granitos ornamentales, discurren al oeste de la urbanización «Viñas de la Mata», a unos cientos de metros de las zonas habitadas, y no afectan directamente a ninguna vivienda. La oeste C no afecta a la concesión minera, pasa por el este de la urbanización, a 100-160 metros de seis viviendas por lo que podría generar sobre las mismas afecciones sonoras; en este último trayecto, las tres soluciones oeste discurren paralelas, pero a 2-3 kilómetros, del límite oeste-norte de la Zona de Especial Protección para las Aves de los Llanos de Cáceres por lo que no se vería afectada.

La solución Este atraviesa el Tajo casi 2 kilómetros al este de la nacional y posteriormente el arroyo Talaván y el río Almonte, unos 4 kilómetros antes de su confluencia; esta solución bordea por el oeste los Cuatro Lugares y los Llanos de Cáceres pero sin afectarlos directamente. Casi la totalidad de esta solución abre un nuevo corredor en este territorio hasta ahora poco alterado y prácticamente sin infraestructura alguna. Los desmontes de paso de los riberos, de 16-18 metros, son menores que en las alternativas Oeste; también son menores los excedentes de tierras y, sin embargo, afecta más a dehesas en el entorno del río Almonte.

Tramo Cáceres-Aldea del Cano: La solución este propuesta en este tramo discurre por el entorno de unas explotaciones mineras, en terrenos de «incertidumbre geotécnica». Afecta a cultivos cerealistas intensivos y,

en menor medida, a regadíos en Valdesalor y otras zonas de viñedo y olivar; la afección a dehesas es también reducida. La solución oeste afecta a mayores superficies de dehesa aunque no incide en terrenos de regadíos, viñedo ni olivar. Esta solución discurre por las proximidades del yacimiento romano «mansio romana» que cuenta con yacimientos dispersos.

Tramo Aldea del Cano-puerto de las Herrerías: Las dos soluciones planteadas para este tramo circulan al oeste y próximas a la N-630 por lo que los impactos que generarían son muy similares y el estudio los considera como leves. Para ambas, la zona de mayor impacto corresponde al puerto de las Herrerías y ambas cruzan el Cordel del Camino Carmonita, para el que se prevé un paso inferior.

La solución oeste, algo más alejada de la nacional, afecta en mayor medida a zonas de dehesa (85 hectáreas), mientras que la afección a la zona de regadío de Casas de Don Antonio es algo menor y circula más alejada de esta población y de Aldea del Cano.

La solución este, más próxima a la nacional, afecta a 54 hectáreas de dehesa y discurre más próxima a las poblaciones.

Tramo puerto de las Herrerías-Aljucén-Mérida: Las dos soluciones planteadas para este tramo discurren también muy próximas a la nacional y ambas pasan la población de Aljucén por el este.

La solución este realiza la bajada del puerto de las Herrerías por una zona de acusada pendiente y drenaje complicado, generando desmontes puntuales de 10 metros. Afecta a 75 hectáreas de dehesa de alcornoque y mixtas y a 100 hectáreas de cultivos. En el paso del río Aljucén se produce un desmonte puntual de 17 metros. Afecta en mayor medida al Parque de Cornalbo ya que se adentra en él produciendo una ocupación directa de 60 hectáreas dejando una franja de 350 hectáreas hasta su límite, coincidente con la nacional, que también se vería afectada.

La solución oeste baja el puerto de las Herrerías por una ladera que tiene pendiente menos acusada y menores problemas de drenaje y permeabilidad; afecta a mayor superficie de dehesa (110 hectáreas), pero se evita por esta zona el paso por las huertas de las Herrerías al bajar por una ladera con eucaliptales, aunque en un pequeño tramo afecta a viñedos, olivares e higueras. En el paso del río Aljucén produce un desmonte de 15 metros. Esta solución afectaría en menor medida al Parque Natural de Cornalbo ya que ocuparía 40 ha de forma directa dejando una franja del Parque, de 60 ha, que se vería indirectamente afectada.

El estudio plantea como medidas correctoras:

Vallar y restringir la ocupación de las obras en las zonas de paso de los cauces, especialmente en los riberos del Tajo y del Almonte.

Adecuar el calendario de obras en los pasos de los ríos y arroyos para que se realicen en la época de más baja pluviometría, especialmente en el entorno del embalse de Alcántara y el de abastecimiento de Cañaverál, y que las voladuras previas, despejes y desbroces se lleven a cabo fuera de la época de mayor actividad de los ecosistemas fluviales.

Evitar y preservar en lo posible la afección a dehesas de alcornocos, encinas o mixtas, con especial hincapié en el alcornocal al sur de Grimaldo, las dehesas al noroeste de Aldea del Cano, las del puerto de las Herrerías y las del entorno del río Aljucén.

Prevenir de afecciones a la Zona de Especial Protección para Aves de los Llanos de Cáceres manteniendo contactos con el órgano competente para su conservación con el fin de fijar el calendario de obras teniendo en cuenta el período de puesta e incubación de la avifauna y fijar las áreas más idóneas para ubicar las instalaciones auxiliares de obra.

Disponer pasos para la fauna terrestre en la zona del puerto de las Herrerías-Aljucén.

Minimizar en lo posible la afección a las zonas de regadío especialmente en Valdesalor, Aldea del Cano y Aljucén, reponiendo, en su caso, las acequias o canales afectados.

Mantener contactos con el organismo gestor del Parque Natural de Cornalbo para minimizar al máximo su afección.

No ubicar instalaciones auxiliares ni vertederos en las zonas más vulnerables.

Llevar a cabo acciones de restauración en las zonas afectadas por las obras, especialmente en aquellas en las que los movimientos de tierras hayan sido mayores: Puerto de los Castaños, paso de los ríos Tajo, Almonte y Aljucén y puerto de las Herrerías.

Garantizar el itinerario pecuario-ecológico de la Vía de la Plata y demás vías pecuarias y no afectar los valiosos valores patrimoniales de su entorno.

#### *Análisis del contenido*

El estudio de impacto no tiene en consideración que el espacio protegido del Parque Natural del «Embalse de Cornalbo y Sierra Bermeja» es también Zona de Especial Protección para las Aves lo que resulta, bajo cualquier punto de vista, injustificable.

El estudio hace un análisis acertado, pero muy general, de las afecciones que originará la realización de este proyecto; debido a esto, las medidas correctoras que propone son adecuadas pero de carácter genérico y no se corresponden con actuaciones o diseño de medidas concretas; tampoco define de manera concreta el programa de vigilancia.

El volumen del estudio de impacto aportado no se corresponde con el volumen de información en él contenida debido a un abuso sistemático de reiteraciones.

### **ANEXO III**

#### **Resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental**

Relación de alegantes:

Ayuntamiento de Cáceres.

Ayuntamiento y vecinos de Casar de Cáceres.

Ayuntamientos de: Villasbuena de Gata, Cedillo, Portezuelo, Portaje, Cilleros, Valencia de Alcántara, Guijo de Coria, Zarza la Mayor, Garrovillas, Perales del Puerto y Coria.

Ayuntamiento de Cañaverál.

Coordinadora Extremeña de Protección Ambiental.

Asociación de Amigos de la Vía de la Plata.

Colectivo Alimoche.

Fundación 2001.

Enrique Cerrillo Martín de Cáceres.

Ramón Jordán de Urríes.

Vecinos de Cáceres y Alcuéscar.

Vecino de Carrascalejo.

#### *Contenido ambiental de las alegaciones*

El Ayuntamiento de Cáceres estima adecuado el trazado propuesto salvo en el tramo Valdesalor-Aldea del Cano donde solicitan que se respete el suelo reservado en el Plan General de Ordenación Urbana para emplazamiento de un aeródromo, en el enclave «La Cervera». También solicitan que se contemple en el proyecto la duplicación de tres tramos de carreteras adyacentes para la conexión con la autovía, las obras del trazado oeste de la ciudad y la realización de un enlace norte en Capellanías, otro al oeste de Valdesalor y otro para acceder a la población del Casar de Cáceres.

El Ayuntamiento de Casar de Cáceres y varios vecinos de esta localidad propietarios de fincas afectadas por el trazado propuesto, hacen referencia en sus alegaciones a las afecciones a las pequeñas fincas que con ligeros desplazamientos del trazado pueden ser fácilmente minimizadas. Solicitan también que se realicen suficientes pasos para el ganado y que se mejoren los enlaces de acceso a este municipio y que en estos enlaces se indique el polígono industrial.

Los Ayuntamientos de Villasbuena de Gata, Cedillo, Portezuelo, Portaje, Cilleros, Valencia de Alcántara, Guijo de Coria, Zarza la Mayor, Garrovillas, Perales del Puerto y Coria solicitan que se realice la denominada «Opción Oeste» por considerar que es la más adecuada para el desarrollo de la comarca de las zonas de regadíos del Alagón, las zonas ganaderas de Alcántara y Valencia de Alcántara, la Sierra de Gata, la comarca de las Hurdes y las zonas fronterizas con Portugal. El trazado recomendado en el estudio no considera estas comarcas y supondría para ellas un distanciamiento de Cáceres y sus servicios administrativos, así como un perjuicio para sus perspectivas de desarrollo, sobre todo para el sector ganadero.

El trazado recomendado por el estudio perjudicaría a buena parte de los usuarios habituales de esta ruta y requeriría fuertes inversiones en las redes alternativas para la efectiva regulación del tráfico de la zona. Sin embargo, la alternativa oeste permite mayor captación de tráfico que los demás corredores, no requiere importantes inversiones en las redes alternativas e integra mejor las redes regionales, provinciales y nacionales conectadas por Portugal.

El Ayuntamiento de Cañaverál refleja en su alegación que reunidos en asamblea los Alcaldes de esta población y los de Talaván, Hinojal, Santiago del Campo, Casas de Millán, Torrejón el Rubio y Serradilla se manifiestan a favor de la alternativa centro-este recomendada en el estudio informativo, siendo, según ellos, la que responde mejor al interés general.

Este Ayuntamiento solicita que realice otro acceso en la parte sur de esta población y que se estudie de nuevo el enlace proyectado en el punto kilométrico 25,300 para que se intente reducir la ocupación de terrenos contemplados en las normas subsidiarias como zona reservada por este Ayuntamiento para ampliación del polígono industrial «San José Obrero».

También proponen que se rectifique la curva proyectada en los puntos kilométricos 22 y 24, reduciendo su radio de 900 a 700 metros, para salvar el pantano de abastecimiento de esta población al tiempo que reducir la afección al mencionado polígono industrial.

La Coordinadora Extremeña de Protección ambiental, la Asociación de Amigos de la Vía de la Plata y el Colectivo Alimoche presentan idénticas alegaciones en las que ponen de manifiesto que el proyecto afectaría en numerosos tramos, y de forma directa, a la calzada romana «Vía de la Plata»:

Al noroeste del pueblo de Grimaldo: La autovía cruzaría dos veces la calzada, entre los puntos kilométricos 160 y 162, pudiendo evitarse si la autovía pasará por el este del casco urbano.

En el puerto de los Castaños (puntos kilométricos 162 y 164), la autovía eliminaría un tramo largo de calzada y podría evitarse si la autovía discurriera por la actual N-630.

Entre el puerto de los Castaños y el río Tajo, la autovía propuesta y la calzada coinciden en 7 puntos; al ser el terreno llano, existen numerosas opciones que no afectarían a la calzada.

La alternativa este, al sureste de Casar de Cáceres, cruza la calzada en la finca «Cañada Alta» (en esta zona la calzada discurre en línea recta entre los cementerios de Casar de Cáceres y Cáceres y no pasar por Cáceres el Viejo como reflejan los planos del proyecto).

La alternativa este cruza la calzada y luego discurre paralela a ella en la zona del puente romano del río Salor, este puente no está contemplado en el proyecto.

Al noroeste de Aldea del Cano, las alternativas este y oeste inciden en el tramo de la calzada que está bien conservado con milarios y un dolmen; también estas alternativas discurren paralelas y se solapan con la calzada en las proximidades del puerto de las Herrerías (puntos kilométricos 246 y 247).

En el puerto de las Herrerías y en el valle de las Ventas (puntos kilométricos 250 y 259), la autovía incide sobre la calzada, pudiendo evitar fácilmente esta afección desplazando el trazado propuesto, ya que el terreno es completamente llano.

Entre los puntos kilómetros 272 y 278 la calzada está en buen estado de conservación, empedrada, con bordillos laterales y dos milarios. La autovía propuesta se solapa con la calzada en varios puntos de esta zona. Desde el puente romano del río Aljucén hasta el del río Albarragas la calzada discurre recta y no se corresponde con lo reflejado en los planos del proyecto.

La Fundación 2001 pone de manifiesto que la zona de proyecto, y especialmente los términos municipales de Cañaveral, Casar de Cáceres y Aldea del Cano, posee numerosos bienes históricos demaniales, existiendo la obligación legal de asegurar su integridad física y su uso para tránsito ganadero.

Don Enrique Cerrillo Martín de Cáceres, Catedrático de Arqueología de la Universidad de Extremadura, presenta una alegación en la que refleja que las mayores afecciones a la Vía de la Plata se pueden producir en los tramos coincidentes con el trazado de la autovía: Entre la estación de ferrocarril de Cañaveral y el cerro del Garrote sobre el embalse de Alcántara a la altura de Alconétar, entre Grimaldo y puerto de las Herrerías, puerto del Trasquilón al sur de Cáceres, dehesa del Garabato, puerto de las Herrerías y zona al sur del mismo y proximidades de Mérida.

Se critica en esta alegación el capítulo del estudio relativo al patrimonio arqueológico e histórico-artístico calificándolo de insuficiente y desconcertante, ya que en la mayor parte de los casos la localización cartográfica de asentamientos o del trazado de la Vía de la Plata no coincide con la realidad; se citan y localizan en el mapa yacimientos que definen como intocables cuando en realidad quedaron anegados hace más de un cuarto de siglo bajo las aguas del embalse de Alcántara; hacen referencia a yacimientos que quedan muy alejados de la zona del proyecto y sin embargo no contemplan otros posiblemente afectados por la obra.

Don Ramón Jordán de Urríes comenta en su alegación que la alternativa este en el tramo Cáceres-Aldea del Cano, debería alejarse del castillo y de la ermita góticos existentes en su finca Arguijuela de Abajo, solicita también que se realicen los pasos necesarios para que la actividad ganadera de la finca no se vea limitada.

Un vecino de Cáceres y otras dos vecinas de Alcuéscar, hacen referencia en sus alegaciones a los perjuicios que generaría el trazado propuesto en las fincas de sus respectivos términos municipales solicitando que se replantee el trazado propuesto para minimizar esta afección.

Un vecino de Carascalejo, manifiesta su apoyo a la alternativa oeste planteada en este tramo ya que con ella no se afectaría al Parque de Cornalbo.

## ANEXO IV

### Estudio de identificación del trazado de la calzada romana y análisis de posibles afecciones, informe sobre el mismo emitido por la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura

El trabajo presentado efectúa una aproximación detallada del trazado de la calzada romana conocida como Vía de la Plata en todos los tramos que podría verse afectada por la implantación de la alternativa de autovía propuesta entre Plasencia y Mérida.

De la información aportada se concluye que la autovía no se solapa en ningún tramo con la calzada, y en los escasos puntos en los que se producen cruces existen siempre alternativas para preservar los restos y la continuidad del itinerario.

Los tramos en que los que existe riesgo de afección y las medidas propuestas para evitar dicha afección son los siguientes:

Entorno de Grimaldo: Dos puntos de cruce, en los puntos kilométricos 17,000 y 17,800, que se pueden solucionar mediante el diseño de pasos a distinto nivel.

Puerto de los Castaños: Entre los puntos kilométricos 20,100 y 20,500, el tronco de la autovía roza la calzada y el ramal de enlace con la carretera de Torrejoncillo la cruza. Ambas afecciones se pueden evitar definiendo de nuevo el enlace con un ligero desplazamiento.

Enlace de Cañaveral: Uno de los ramales del enlace cruza la calzada, pudiendo solucionar la afección con la disposición de un paso a distinto nivel.

Cerro de la Solana: A la altura del punto kilométrico 27,100, posible afección a los restos de una presa romana que se evitaría con un ligero desplazamiento hacia el este del tronco de la autovía.

Cerro de la Plata-cerro de la Pascuala: La autovía propuesta cruza la calzada en dos puntos, siendo estas intersecciones evitables mediante un ligero desplazamiento hacia el este del tronco de la autovía entre los puntos kilométricos 28,500 y 31,000.

Sureste de Casar de Cáceres: Se produce el cruce de la calzada en el punto 54,050 que se resuelve con el paso a distinto nivel.

Cerro de la Vereda: Con un ligero desplazamiento del tronco de la autovía hacia el oeste, se evitan, dos puntos de cruce, que se producirían en los puntos kilométricos 97,500 y 98,264 del trazado inicialmente planteado.

Puerto de las Herrerías: Entre el punto kilométrico 102,800 y el punto kilométrico 104,800, el tronco del trazado propuesto, cruza calzada en un punto y los ramales del enlace, la atraviesan en otros dos puntos. Para los tres casos se resuelve evitar la afección, mediante la implantación de pasos a distinto nivel.

Valle de las Ventas: En los puntos kilométricos 106,591 y 109,289, para los dos puntos de cruce con la calzada se plantean sendos pasos a distinto nivel, contemplando la posibilidad de redefinir los pasos previstos o de realizar un ligero desplazamiento del tronco de la autovía hacia el este.

La Raposera: Último punto de cruce de la calzada con la autovía propuesta, en el punto kilométrico 112,000, para el que se prevé la implantación de un paso a distinto nivel.

La Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Extremadura, habiendo examinado este estudio presentado tras la información pública, se manifiesta conforme con las modificaciones efectuadas al primer trazado de la calzada romana presentado en el estudio informativo y puntualiza que para las siguientes etapas que aborde este proyecto se deberán realizar las siguientes actuaciones:

Proyecto de construcción: Prospección arqueológica intensiva superficial y sin remoción de tierras de la zona que afecta al proyecto, elaborando una memoria de los trabajos que incluya el inventario y delimitación de los yacimientos localizados, identificación y descripción de los previsibles impactos y las propuestas de medidas correctoras.

Fase de ejecución de las obras: Seguimiento y control arqueológico de los movimientos de tierras, tanto en las zonas directamente afectadas por las obras como en las obras e instalaciones auxiliares, en prevención de los posibles impactos en el patrimonio arqueológico no detectados durante la fase anterior de prospección intensiva.

Todas estas labores se realizarán con cargo a la financiación de la obra y por equipos de arqueología cualificados y acreditados, como se recoge en las órdenes anuales publicadas por la Consejería de Cultura y Patrimonio, que regulan las prospecciones y excavaciones arqueológicas en Extremadura.