

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

5498 *Resolución de 12 de marzo de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Autovía A-43, del Guadiana. Tramo: Torrefresneda (A-5)-Santa Amalia».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 15 de febrero de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Autovía A-43, del Guadiana. Tramo: Torrefresneda (A-5)–Santa Amalia», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad vial, ni otros, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El tramo objeto del proyecto es una autovía de nuevo trazado (A-43) comprendida entre los municipios de Guareña, Santa Amalia y Medellín, en la provincia de Badajoz, con una longitud de 10.968,535 m, cuyas características principales son:

- Velocidad de proyecto: 120 km/h.
- Dos calzadas de 7,0 m cada una, con dos carriles por calzada de 3,5 m cada uno.
- Mediana de 10,0 m.
- Arcenes exteriores de 2,5 m y arcenes interiores de 1,5 m.

El origen de su trazado se produce en el enlace 316 de la autovía A-5 en las cercanías de Torrefresneda, conectando en su tramo final con la carretera N-430 en el P.K. 94+440 de la misma. Se diseñan tres enlaces en el tronco: con la autovía A-5 (P.K. 0+000, modificación del enlace existente), con la carretera N-430 (semienlace en P.K. 4+515) y finalmente con la carretera EX-206 (P.K. 8+810, glorieta a distinto nivel). También, se proyecta la mejora de la intersección existente entre la carretera N-430 y la carretera EX-206, mediante una glorieta a nivel (P.K. 92+300 de la N-430).

Se proyectan siete pasos superiores (P.S. 0+560, P.S. 2+660, P.S. 4+515, P.S. 5+080, P.S. 6+040, P.S. 6+940 y P.S. 7+865), tres viaductos (uno sobre el río Búrdalo y dos sobre la glorieta del enlace con la EX-260) y un pórtico (sobre el río Cagánchez).

Además, el proyecto prevé la utilización durante la fase de explotación, de una zona próxima al enlace 2, como Área de servicio, Área de descanso y/o aparcamientos seguros. Esta zona, en fase de obra, se utilizará como zona de instalaciones auxiliares, talleres y zona de acopios.

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se encuentran a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/buscador-participacion-publica/anuncio-de-la-demarcacion-de-carreteras-del-estado-en-extremadura-por-la-que-se-publica-la-aprobacion-provisional-y-se-ordena-la-incoacion-del-expediente>

2. Tramitación del procedimiento

Con fecha 23 de octubre de 2023, se publica en el «Boletín Oficial del Estado» y con fecha 25 de octubre de 2023 en el Diario Hoy de Badajoz, el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura por la que se publica la aprobación provisional y se ordena la incoación del expediente de información pública del Documento Técnico para Información Pública del Proyecto de Trazado «Autovía A-43, del Guadiana. Tramo: Torrefresneda (A 5)–Santa Amalia», y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental. Clave: T2-BA-4040.

Simultáneamente, se consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, quedando recogida en el anexo de esta resolución, la relación de entidades consultadas, las contestaciones emitidas y las alegaciones recibidas en el período de información pública.

Con fecha 15 de febrero de 2024, se recibe en esta Dirección General el expediente para el inicio de la evaluación ambiental ordinaria, que incluye el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental (EsIA), y el expediente de los trámites de consultas y de información pública.

Una vez realizado el análisis formal y técnico del expediente, con fecha 3 de abril de 2024, se requiere al órgano sustantivo y promotor que complete el expediente conforme al artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental, al no constar el informe preceptivo del órgano con competencias en materia de salud pública de la Junta de Castilla y León y, conforme al artículo 40.3, para que aporte información complementaria al EsIA. La documentación solicitada se recibe con fecha 28 de junio de 2024.

3. Análisis técnico del expediente

A. Análisis de alternativas.

Inicialmente se plantearon dos corredores, uno al norte de la carretera N-430 y otro al sur. El corredor norte se desechó porque presentaba numerosos problemas y ninguna alternativa de trazado era técnicamente viable, al no solucionar la conexión con el resto de los viales existentes en la zona, en especial la carretera EX-206, además de presentar mayores problemas ambientales y de urbanismo. Por tanto, las dos alternativas planteadas (además de la alternativa 0) discurren por el corredor al sur de la N-430:

– Alternativa 1: Autovía de 10.968,535 m. Comparte trazado con la N-430 durante unos cuatro kilómetros, separándose de ella hacia el sur para volver a unirse a la altura del P.K. 10, ya en la localidad de Medellín.

– Alternativa 2: Autovía de 10.847,825 m. Comparte trazado con la N-430 durante unos tres kilómetros, separándose de ella hacia el sur (discurre más al sur que la alternativa 1), para volver a unirse a la altura del P.K. 10, ya en la localidad de Medellín.

A partir del análisis multicriterio realizado, el promotor concluye que la alternativa 1 es la más ventajosa para la consecución de los objetivos de la actuación.

B. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

B.1 Geología, geomorfología y geodiversidad:

Las modificaciones del relieve original para la construcción de la autovía supondrán un impacto negativo. Este impacto se producirá durante la fase de obras, aunque sus efectos serán permanentes.

El EslA afirma que no se ha identificado ninguna zona que presente características geotécnicas tan desfavorables que desaconsejen imperativamente el paso de la nueva infraestructura por ella y que en la zona de actuación no aparece ningún elemento geomorfológico de protección especial.

De acuerdo con el balance de tierras incluido en el proyecto, se estiman los siguientes volúmenes: excavación en desmonte 291.110,71 m³, terraplén 1.087.979,97 m³, material a vertedero 175.313,34 m³ y material necesario de préstamo 956.254,56 m³. El proyecto propone siete posibles zonas de préstamo y cinco de vertedero, con capacidad suficiente.

Las siguientes tablas detallan los préstamos y vertederos previstos:

| Préstamo | Coord. X | Coord. Y | Superficie (m ²) | Espesor explotable (m) | Volumen material (m ³) |
|----------|----------|-----------|------------------------------|------------------------|------------------------------------|
| ZP-1 | 750.821 | 4.321.656 | 367.000 | 2,0 | 734.000 |
| ZP-2 | 752.299 | 4.321.617 | 73.600 | 1,5 | 110.400 |
| ZP-3 | 753.408 | 4.322.248 | 894.000 | 2,0 | 1.788.000 |
| ZP-4 | 753.990 | 4.322.753 | 132.900 | 1,0 | 132.000 |
| ZP-5 | 757.831 | 4.319.403 | 93.500 | 1,5 | 140.250 |
| ZP-6 | 758.984 | 4.320.690 | 281.000 | 1,0 | 281.000 |
| ZP-7 | 243.076 | 4.322.854 | 99.500 | 1,5 | 149.250 |

| Vertedero | Estado | Distancia al eje de la traza (km) | Superficie (m ²) | Espesor explotable (m) | Capacidad (m ³) |
|-----------|-----------------|-----------------------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------------|
| V-1 | Pasto arbustivo | 1,80 | 281.255 | 3,0 | 843.765 |
| V-2 | Pasto arbustivo | 0,0 | 70.564 | 3,0 | 211.692 |
| V-3 | Pasto arbustivo | 6,0 | 20.622 | 3,0 | 61.866 |
| V-4 | Pasto arbustivo | 10,0 | 16.119 | 4,0 | 64.476 |
| V-5 | Pasto arbustivo | 0,0 | 19.521 | 2,0 | 390.42 |

El EslA indica que se realizarán las plantaciones y los drenajes necesarios para estabilizar los taludes y así minimizar el riesgo de erosión, de acuerdo con el «Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística» incluido en el EslA.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Guadiana incluye una serie de consideraciones generales en relación con los préstamos y vertederos de tierras, que el promotor ha aceptado expresamente, y que figuran en el condicionado de la presente resolución.

B.2 Suelo:

Las alteraciones que, sobre el suelo, conlleva la construcción y puesta en servicio de la autovía se deben, principalmente, a la contaminación o a la destrucción de suelo por ocupación del terreno o compactación. Además, durante la fase de explotación habría que añadir la pérdida de calidad de los suelos del entorno como consecuencia de los

humos y metales pesados emitidos por el tráfico, que se depositan en los terrenos cercanos contaminando los suelos en el entorno de la vía.

Las principales medidas incluidas en el EsIA para la protección y conservación de los suelos son: gestión de residuos, adecuación de zonas mantenimiento de maquinaria, recuperación de la capa superior del suelo y restauración paisajística.

Para garantizar la protección del suelo, se incluyen medidas adicionales en el apartado de condiciones de la presente resolución.

B.3 Medio hídrico:

El área de actuación se engloba dentro de la cuenca hidrográfica del Guadiana. El curso de agua de mayor entidad en la zona es el río Búrdalo, aunque también se localizan los arroyos del Borril y de Cagánchez y numerosos arroyos innominados.

El EsIA considera que durante la fase de construcción se podrían producir afecciones a cauces y contaminación de las aguas debido a vertidos y durante la fase de explotación podría aumentar el riesgo de inundación debido a un diseño incorrecto.

Las principales medidas para la protección hidrológica previstas en el EsIA para la fase de ejecución son: cumplimiento de las prescripciones de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, instalación de barreras de retención de sedimentos en el entorno del cruce de los principales cauces e instalación de balsas de decantación provisional en el entorno del río Búrdalo y en las zonas de instalaciones auxiliares.

Para la fase de explotación, además del cumplimiento de las prescripciones de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, la principal medida es el correcto dimensionamiento de las obras de drenaje.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Guadiana incluye una serie de consideraciones generales en relación con los cauces, la zona de servidumbre, la zona de policía y las zonas inundables. Destaca la necesidad de cumplir una serie de condiciones en el viaducto proyectado sobre el río Búrdalo, así como en el resto de las obras de drenaje transversal. Por otra parte, también indica que todas las actuaciones que afecten a infraestructuras de la Zona Regable Orellana deberán ser autorizadas, que cualquier uso privativo del agua deberá estar amparado necesariamente por un derecho de uso de esta y que, para realizar algún vertido, directo o indirecto, al dominio público hidráulico, el promotor deberá solicitar la pertinente autorización de vertido. En respuesta a dicho informe, el promotor afirma que cumplirá todo lo indicado.

Complementariamente, el condicionado de la presente resolución incluye dichas consideraciones.

B.4 Población y salud:

Actualmente, la calidad del aire se considera buena en el entorno del proyecto, sin embargo, la población de Santa Amalia presenta problemas de contaminación acústica debido a la actual N-430.

Durante la fase de obras se producirá un incremento de la emisión de partículas y gases a la atmósfera, que será máxima durante los trabajos de movimiento de tierras. El polvo generado podría afectar a las localidades y cultivos próximos al trazado. En la fase de explotación existe una reducción en los efectos contaminantes, incluso si se tiene en cuenta el aumento de tráfico esperado debido a la construcción de la autovía. Este aumento se verá compensado por la disminución de las emisiones de los vehículos al hacerse más fluido el tráfico. Además, es importante destacar que tras la modificación del trazado la mayor parte del tráfico discurrirá por el exterior del núcleo de Santa Amalia, lo que mejorará la calidad del aire para la población.

Las principales medidas incluidas en el EsIA para la protección de la calidad del aire son: riegos periódicos, transporte de materiales cubiertos por lonas y control de la velocidad.

Durante la fase de obras, se producirá un incremento del ruido principalmente por el transporte de materiales y movimiento de maquinaria. El EsIA considera que los niveles

sonoros que generan los equipos a emplear durante las obras inciden en el peor de los casos en un entorno de 25 m de radio y, a partir de esta distancia, todos los equipos generarán niveles sonoros inferiores a los límites diurno y vespertino (no se prevén trabajos nocturnos) y afirma que en el entorno del trazado no existen receptores sensibles ni se verá afectada ninguna vivienda residencial existente.

Para la fase de explotación se ha realizado un estudio acústico específico en el que se concluye que para la alternativa 0 existen veinte edificios donde se superarán los niveles permitidos por la legislación, todos ellos residenciales mientras que en la alternativa seleccionada solamente se verá potencialmente afectada una vivienda.

Las principales medidas incluidas en el EsIA son: revisión de equipos, información a trabajadores y regulación de los periodos de las actividades más ruidosas durante la fase de construcción, e instalación de una pantalla acústica a la altura del P.K. 8+400 para la fase de explotación.

Complementariamente, el condicionado de la presente resolución incluye la realización de estudios acústicos de detalle en fase de redacción del proyecto de construcción que verifiquen las conclusiones del EsIA.

Por otra parte, el promotor considera que durante la fase de construcción se generarán empleos de manera directa, a través de la contratación de mano de obra, e indirecta, mediante la oferta de servicios para los trabajadores en la obra. Además, en la fase de explotación se mejorarán las comunicaciones y se evitará el tránsito de vehículos y camiones por el centro de Santa Amalia, lo que reducirá los tiempos de trayecto, disminuirán las molestias para la población y aumentará la seguridad vial.

B.5 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC):

Durante la fase de construcción, la principal afección sobre la vegetación se producirá por su eliminación por desbroce. Para valorar este impacto, en el EsIA se ha realizado una estimación de la superficie de vegetación afectada agrupada en función de su calidad y que se detalla en la siguiente tabla:

| Calidad vegetación | Superficie afectada (m ²) |
|--|---------------------------------------|
| Alta (encinares). | 2.772,90 |
| Media (formaciones de ribera con especies alóctonas y autóctonas). | 5.634,47 |
| Baja (cultivos, agrícolas y prados artificiales). | 593.072,94 |

En relación con los hábitats de interés comunitario el EsIA destaca la afección a los siguientes:

| HIC | Superficie afectada (m ²) |
|---|---------------------------------------|
| 92A0 «Bosques galería de <i>Salix alba</i> y <i>Populus alba</i> ». | 2.090 |
| 5335 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos». | 8.950 |

Respeto a la flora protegida, el promotor afirma que no se han obtenido registros de especies bajo categoría de amenaza o de interés botánico, si bien destaca que el periodo de estudio ha coincidido con un periodo de sequía y elevadas temperaturas, binomio incompatible con el normal desarrollo de especies vegetales y su correcta identificación. Por ello, el condicionado de la presente resolución incluye la realización de una prospección botánica antes del inicio de las obras.

Las principales medidas de protección de la vegetación, propuestas por el promotor, durante la fase de construcción son: planificación y balizamiento de superficies de actuación, protección árboles y plan de prevención y extinción de incendios.

En fase de explotación se tomarán medidas frente a especies invasoras y se ejecutará un proyecto de defensa contra la erosión, recuperación e integración

paisajística Especial atención merece la ribera del río Búrdalo en la zona de cruce con la autovía, ya que se encuentra muy degradada y totalmente invadida por eucaliptos, por lo que en la restauración de esta zona se actuará sobre esta especie alóctona, mejorando así la calidad ambiental del entorno.

El informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, en relación con la vegetación, indica que en los márgenes del río Búrdalo se encuentra el hábitat natural de interés comunitario 92A0 «bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*». No obstante, también destaca que, en la zona de cruce del proyecto, se aprecia que la mayor parte del arbolado presente está constituido por eucaliptos.

B.6 Fauna:

El área de estudio se caracteriza por poseer un marcado carácter antrópico, predominando las tierras arables (70,62 %) que se corresponden con amplias extensiones arroz, maíz y otros cultivos. Las masas de agua presentes, como el curso del río Búrdalo, charcas y canales de riego son las principales zonas de refugio para la biodiversidad en la zona.

Parte de la zona este del área de estudio coincide con la IBA (Important Bird Area) 286 «Valdehornillos-Santa Amalia», una extensa zona de arrozales al norte de la provincia de Badajoz, que atrae a muchas especies de paso e invernada como grullas, limícolas, aguiluchos laguneros, etc.

Se ha realizado un análisis de la fauna presente en la zona de actuación, basado en el resultado de trabajos de campo realizados por el promotor destacando, por su valor ecológico, las siguientes especies, sobre las que el proyecto podría ocasionar las afecciones que se describen a continuación:

- Aguilucho lagunero occidental. Reducción en la superficie de alimentación para la especie en la zona.
- Canastera común. Pérdida de hábitat en la colonia de cría situada junto a la rotonda proyectada que dará acceso al municipio de Santa Amalia, en el sector este, en la zona coincidente con la IBA. Sin embargo, existen espacios de características similares potenciales para la especie en el entorno cercano.
- Cernícalo primilla. Pérdida de hábitats de campeo para la especie, no viéndose afectados los lugares de nidificación detectados (4 nidos situados en cajas-nidos próximas al silo de Santa Amalia).
- Elanio común. Pérdida de superficie de campeo para la especie, sin embargo, las zonas de arboleda necesarias para la nidificación no se verán afectadas.
- Pagaza piconegra: No se espera ningún efecto negativo del proyecto sobre la especie, ya que, debido a sus requerimientos ecológicos, es probable que los dos individuos registrados en vuelo directo se estuvieran desplazando entre zonas húmedas, como embalses o zonas encharcadas próximas.
- Tritón ibérico, comadreja, nutria, culebra de herradura, culebra bastarda y galápago leproso. Efecto barrera y mortalidad por atropello.

De manera general, los principales impactos sobre la fauna serán: destrucción de hábitats, molestias durante la fase de obras, efecto borde, fragmentación del territorio y riesgo de atropellos. No obstante, dadas las características de los biotopos presentes en el ámbito del proyecto y las medidas protectoras y correctoras, que se indican a continuación, el promotor afirma que el impacto sobre la fauna no será significativo:

- Prospección faunística previa al comienzo de las obras.
- Adaptación del cronograma de trabajos a los periodos sensibles de la fauna.
- Pasos de fauna: drenajes adaptados (banquetas laterales, plantaciones, acondicionamiento del terreno), viaductos (disposición de montones o hileras de piedras y troncos bajo la estructura, evitar la instalación de cerramiento perimetral y usos

inadecuados bajo el viaducto) y pasos superiores de vías pecuarias (pantallas opacas, bandas laterales). En la siguiente tabla se muestran los pasos de fauna previstos:

| PK.KK. | Tipología | Situación |
|---------------|--------------------------------|------------------------------------|
| - 0+175 | Marco 2 x 2 m | Ramales enlace y reposición N-430. |
| 0+490 | Marco 3 x 2 m | Tronco y reposición N-430. |
| 0+730 | Marco 4 x 2 m | Tronco y reposición N-430. |
| 2+400 a 2+560 | Viaducto Río Búrdalo | Tronco. |
| 4+430 | Marco de 4 x 3,5 m | Tronco y en semienlace. |
| 4+880 | Marco de 2 x 2 m | Tronco. |
| 5+470 | Marco de 2 x 2 m | Tronco. |
| 5+860 | Marco de 2 x 2 m | Tronco. |
| 5+910 | Marco de 2 x 2 m | Tronco. |
| 6+040 | Paso superior adaptado | Tronco. |
| 6+320 | Marco de 2 x 2 m | Tronco. |
| 7+380 | Marco de 2 x 2 m | Tronco. |
| 7+520 | Marco de 2 x 2 m | Tronco. |
| 7+790 | Pórtico sobre canal de 4 x 2 m | Tronco (reposición canal). |
| 7+865 | Paso superior adaptado | Tronco. |
| 8+685 - 8+705 | Viaducto arroyo Cagánchez | Tronco. |

– Cerramiento adecuado para impedir la entrada de los animales a la vía y para conducirlos hacia los pasos. Además, se programarán tareas de inspección y mantenimiento periódicas para retirar elementos que pudiesen inutilizar los pasos, vigilar el estado del vallado y segar la vegetación en los 50 cm colindantes con el vallado.

– Rampas de escape localizadas fundamentalmente en los cambios de terraplén a desmonte, zonas de enlace, etc., aproximadamente una por kilómetro.

– Adecuación de los sistemas de drenaje longitudinal para impedir que pequeños vertebrados queden atrapados.

– Instalación de pasos canadienses.

– Las reposiciones de las líneas eléctricas afectadas se adaptarán para evitar las electrocuciones y colisiones de acuerdo con el Real Decreto 1432/2008.

El informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura destaca, en relación con la fauna, los siguientes valores reconocidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad:

– Comunidad de aves acuáticas ligadas a los «Arrozales de Vegas Altas» y a humedales con vegetación palustre.

– Área de invernada de la grulla común «Sector Zona Centro».

– Presencia de ictiofauna vulnerable autóctona y endémica a lo largo del río Búrdalo (colmilleja, boga del Guadiana, barbo y luciobarbo).

– Plan de Manejo de la grulla común en Extremadura.

– Plan de Conservación del hábitat de águila perdicera.

No obstante, el informe concluye que el proyecto, con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras (las incluidas en el EsIA y las indicadas en dicho informe) no es susceptible de causar de forma significativa degradaciones sobre los hábitats ni alteraciones sobre las especies, y resulta compatible con los planes de protección

vigentes de las especies presentes. En respuesta, el promotor afirma que las consideraciones incluidas serán tenidas en cuenta en fase de proyecto de construcción y en fase de obra. Complementariamente, el condicionado de la presente resolución incluye aquellas consideraciones del informe que no estaban incluidas en el EsIA.

B.7 Espacios naturales de interés:

No hay espacios naturales protegidos en el área de actuación, ni Zonas de Especial Conservación (ZEC), ni Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), ni espacios naturales pertenecientes a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura, únicamente la IBA ya descrita. El espacio natural protegido más cercano, a 1,8 km en línea recta, es la ZEC ES4310026 «Río Gadiana Alto – Zújar», que no va a verse afectada por el proyecto.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura informa favorablemente el proyecto e indica que no es susceptible de afectar de forma apreciable a los lugares incluidos en la Red Natura 2000, siempre que se cumplan las condiciones contenidas en su informe. En respuesta, el promotor indica que dichas consideraciones serán tenidas en cuenta en fase de proyecto de construcción y de obra.

Asimismo, el condicionado de la presente resolución incluye las consideraciones del informe, no incluidas en el EsIA.

B.8 Paisaje:

El EsIA destaca que, en el área de actuación, no existen zonas con especial sensibilidad a alteraciones del paisaje, ni tampoco figuras de protección del paisaje de ningún tipo, ni Bienes de Interés Cultural, paisajes culturales, paisajes protegidos, espacios incluidos en la Lista del Patrimonio Mundial, etc.

La unidad de paisaje predominante en el ámbito del estudio es la denominada «Vegas Altas del Gadiana», correspondiente a los cultivos, además, en la parte final del tramo hay una pequeña zona del tipo «Montes isla y sierras aisladas» que corresponde una elevación del terreno con dehesa de encinas y alcornoques.

Durante la fase de construcción, el impacto se produce por la intrusión visual de las obras, apertura de la traza, desbroce, presencia de máquinas, etc. Mientras que en fase de explotación, el impacto se produce debido a la presencia de la infraestructura.

El EsIA prevé la aplicación de tratamientos de integración y restauración paisajística que ayudarán a minimizar el impacto visual generado por la autovía.

B.9 Patrimonio cultural:

El EsIA incluye en su Apéndice 3 la «Memoria de prospección intensiva del proyecto» realizada en septiembre de 2022. Se ha prospectado tanto el entorno del trazado como las zonas de préstamo y vertedero. El resultado de la prospección ha sido positivo en cuanto a la presencia de elementos arqueológicos y etnológicos constatables en superficie.

El informe de la Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura de enero de 2024 concluye condicionando la implantación del proyecto al estricto cumplimiento de determinadas medidas correctoras. En respuesta a dicho informe el promotor se compromete a cumplir las medidas correctoras detalladas en él. En el condicionado de la presente resolución se incluyen de manera resumida estas medidas.

El proyecto prevé la reposición de las vías pecuaria afectadas: Colada Río Búrdalo, Cordel de San Pedro y Cañada Real Leonesa, mediante los siguientes pasos superiores: P.S. 2+660, P.S. 6+040 y P.S. 7+865, respectivamente.

C. Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El EsIA incluye un capítulo específico en que se analizan los efectos previsibles sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos

de accidentes graves o catástrofes. Estas son las principales conclusiones de dicho análisis:

- El riesgo sísmico en la zona de actuación es bajo. La posibilidad de que se produzcan daños humanos o materiales es escasa.
- El riesgo por formaciones expansivas en la zona de actuación es bajo.
- El riesgo de inundación es bajo, excepto en el entorno del río Búrdalo, en el que el riesgo de inundación es alto-medio.
- La vulnerabilidad por riesgos meteorológicos es baja.
- El riesgo por erosión potencial en la zona es bajo.
- El riesgo asociado a explotaciones mineras abandonadas, embalses, balsas, escombreras mineras, incendios, centrales nucleares y transporte de mercancías peligrosas se considera bajo.
- No existe riesgo de incendios forestales en la zona, ya que se trata de un área no forestal.
- Riesgo por transporte de mercancías peligrosas. El tramo de N-430 Torrefresneda - Santa Amalia soporta un flujo superior a 50.000 Tm/año, ya que enlaza con carreteras con destino a Don Benito, la EX-106 y EX-206, que soportan un flujo de 25.000 a 50.000 Tm/año. En función de lo anterior, la zona de actuación se identifica como zona de riesgo media y dado que la probabilidad de la aparición del suceso, en función de los accidentes registrados, es baja y la severidad de los daños sería reversible a medio plazo, se considera que la infraestructura no es vulnerable frente a accidentes producidos con sustancias peligrosas.
- En relación con la vulnerabilidad del proyecto frente al cambio climático, concluye que es improbable que se produzcan los impactos asociados al incremento de precipitación y de los días de heladas. Sin embargo, la autovía presenta una vulnerabilidad media frente al incremento de las condiciones de sequía e incendios forestales y frente al aumento de las temperaturas. Por ello es necesario aumentar la capacidad de adaptación de la autovía con una serie de medidas correctoras: especies vegetales autóctonas adaptadas, plan de prevención y extinción de incendios, utilización de pavimentos resistentes al calor con ligantes de elevada dureza, adecuada conservación del pavimento y programación de los trabajos de mantenimiento en las horas de menos calor del día.

La Secretaría General de Interior, Emergencias y Protección Civil (SGIEPC) de Extremadura, con fecha 24 de noviembre de 2023, solicita la subsanación de la documentación sobre la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves. En concreto, solicita información suficiente para identificar las sustancias peligrosas y determinar la aplicabilidad del Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar lugar a situaciones de emergencia, del Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas y el Real Decreto 1836/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas. En respuesta, el promotor remite dicha documentación con fecha 15 de diciembre de 2023 y el citado organismo emite un nuevo informe el 16 de enero de 2024, que concluye que el proyecto presenta una vulnerabilidad baja frente a las personas por accidentes graves y no está afectado por ninguno de los Reales Decretos citados.

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

sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

D. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene los criterios y contenidos mínimos del programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objeto es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, el PVA detallará la metodología de los controles a realizar, conforme a las condiciones de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que figuren en los pliegos de prescripciones técnicas.

El EsIA recoge los principales aspectos e indicadores de seguimiento, dividido en tres fases:

– Fase previa al inicio de las obras:

- Comprobación de la realización de un recorrido de campo por parte de un experto en relación a la fauna y vegetación afectadas.
- Verificación de la adecuada ubicación de todas las zonas de obras, préstamos y vertederos y la no afección a zonas de exclusión, según lo especificado en el proyecto.
- Comprobación de la correcta instalación del jalonamiento temporal en el perímetro de todas las zonas de obras.
- Verificación de la realización de todos los desvíos provisionales de carreteras, caminos y servicios, para asegurar el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes.
- Verificación de la reposición de las vías pecuarias.

– Fase de Construcción:

- Verificación del mantenimiento del jalonamiento.
- Control de las tareas de desbroce de la vegetación.
- Control de la correcta ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, evitando las zonas de exclusión y ejecutándolo en los lugares exactos previstos en proyecto o mediante un estudio que justifique su cambio y que no suponga un detrimento de los valores ambientales de la zona.
- Control de la adecuada retirada, mantenimiento, acopio y posterior extendido de la tierra vegetal.
- Control de la ejecución de siembras e hidrosiembras, así como su evolución.
- Control de la correcta ejecución de las medidas de adecuación de todas las estructuras previstas como pasos de fauna, así como del cerramiento y los dispositivos de escape.
- Control de la ejecución del seguimiento arqueológico del desbroce y del movimiento de tierras conforme a lo establecido en las medidas correctoras de arqueología.
- Control de la adecuada gestión de residuos en instalaciones auxiliares, así como su impermeabilización y acondicionamiento.
- Restauración de las zonas utilizadas como instalaciones auxiliares, préstamos y vertederos.

– Fase de explotación:

- Eficacia y utilización de los pasos de fauna y los dispositivos de escape.
- Control del estado y desarrollo de siembras e hidrosiembras.
- Control del correcto funcionamiento de los sistemas de drenaje.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA deberá completarse con los aspectos adicionales que se recogen en el apartado de condiciones de la presente declaración.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado a) del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

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 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Autovía A-43, del Guadiana. Tramo: Torrefresneda (A-5)–Santa Amalia» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

Condiciones al proyecto.

i) Condiciones generales.

1. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

2. Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales».

3. Los residuos generados, tanto en fase de obras como de explotación, serán gestionados según las disposiciones establecidas en la normativa vigente. La gestión de los residuos se irá realizando según se vayan generando, minimizando de esta forma su acumulación en las instalaciones.

4. Las áreas de servicio y otras instalaciones auxiliares de obra, tales como plantas de aglomerado, plantas de hormigón, parques de maquinaria, almacenes de material, etc. se deberán tramitar ante el órgano autonómico competente según la legislación vigente.

5. A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollar la «Alternativa 1» del documento técnico, mediante los correspondientes proyectos constructivos, que deberán respetar las condiciones establecidas en la presente declaración.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas y aquellas medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y en las respuestas del promotor que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

Geomorfología y suelo:

6. En la retirada y acopio de la capa fértil del suelo, se procurará no mezclar los diferentes horizontes, especialmente los más profundos con los más superficiales, efectuando la retirada en condiciones meteorológicas adecuadas y evitando la contaminación de la capa fértil, tanto por líquidos como por materias sólidas. Se evitará el acopio de la tierra fértil en zonas con pendiente cercanas a cursos de agua, con el objetivo de limitar la erosión y el arrastre del suelo a los cursos fluviales.

7. Los áridos necesarios para la ejecución del proyecto deberán proceder de explotaciones mineras autorizadas. En caso de no ser así, se deberá tramitar la autorización ante la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Junta de Extremadura.

8. Se tratará de evitar la ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares en la proximidad de los cauces. En el caso de que no hubiera otras alternativas y que alguna zona de préstamo se ubique en zona de policía, no afectarán al cauce ni supondrán una modificación o alteración sustantiva de la morfología ni de su hidrodinámica. A los efectos anteriores, se cumplirán las siguientes condiciones:

a. La autorización para la extracción de áridos se llevará a cabo de acuerdo con el artículo 80 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

b. La extracción se hará exclusivamente dentro de la zona de policía dejando sin explotar una franja de 50 m (25 m en el caso de cauces no principales) que incluya la zona de servidumbre medida desde el límite estimado como dominio público hidráulico del cauce afectado. Los límites de la extracción quedarán a más de 50 m de distancia de puentes, obras de fábrica, presas, tomaderos, desagües, vados, badenes, etc., y a más de diez metros del pie de taludes, escarpes, acequias, obras de encauzamiento y defensa, caminos y parcelas de otros propietarios.

c. Los taludes durante la fase de explotación tendrán una pendiente suave, no superior a 30.º

d. Finalizada la explotación, se restaurará la morfología de la llanura de inundación afectada por la extracción según el programa de restauración aprobado. La restauración se realizará de forma progresiva sin dejar montoneras, acopios, escombreras o residuos. Se rellenará el hueco de la extracción con material de rechazo de la propia explotación no pudiéndose utilizar ningún tipo de residuo, incluyendo los inertes procedentes de demoliciones.

e. No se permitirán vertidos en los cauces, ni siquiera de aguas pluviales. Se deberán tomar medidas para evitar vertidos accidentales, a menos que se traten adecuadamente y no aumenten la turbidez del agua. En cualquier caso, se deberá obtener la autorización correspondiente para los vertidos.

f. En el caso de aprovechamiento de las aguas como consecuencia de la extracción de áridos se deberá obtener la correspondiente autorización o concesión.

g. Se limitará la profundidad de las extracciones con objeto de que, en ninguna circunstancia, se alumbren aguas subterráneas.

9. Las zonas de vertedero finalmente seleccionadas para ubicar los excedentes de excavación deberán contar con la autorización del organismo competente de la Junta de Extremadura, que deberá informar los correspondientes proyectos de restauración medioambiental e integración paisajística.

10. En relación con los vertederos de excedentes de tierras se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 16 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. A este objeto, se deberán construir cunetas perimetrales en el pie del talud del depósito, de manera que las aguas pluviales sean recogidas y evacuadas sin provocar daños a terceros. Asimismo, deberán proyectarse las medidas necesarias para evitar el impacto sobre la hidrología que puede provocar la remoción de tierras durante los trabajos junto con su posterior arrastre pluvial, al generar un incremento del aporte de sólidos a los cauces. En cualquier caso, se evitará la utilización del vertedero N.º2, al situarse próximo al arroyo Cagánchez.

11. Se llevará a cabo la delimitación estricta de los perímetros de obra mediante jalonamiento temporal, utilizando cerramientos rígidos en las zonas de mayor valor ambiental. En el entorno de las áreas habitadas, se utilizarán pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

12. Se establecerán áreas específicas, debidamente impermeabilizadas y acondicionadas para las actividades que tengan más riesgo de vertidos de residuos líquidos peligrosos, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria y vehículos empleados. En caso de derrame accidental de aceites, lubricantes o hidrocarburos, se actuará inmediatamente delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención para evitar la dispersión del vertido y retirando las tierras contaminadas para su tratamiento como residuo peligroso. Los suelos afectados por cualquier tipo de incidente serán objeto de limpieza y posterior restauración.

13. El área prevista como zona de instalaciones auxiliares de obra, que en fase de explotación se utilizará como área de descanso, reducirá sus dimensiones al mínimo imprescindible. Se utilizará preferentemente la parte situada más al norte, junto a la carretera N-430, reduciendo la superficie por el sur y el este de modo que se evite la afección a los pies de encina dispersa existentes y se establezca un resguardo suficiente con el arroyo Cagánchez para evitar su afección.

Agua:

14. Con anterioridad al inicio de los trabajos, toda actuación que afecte al dominio público hidráulico (DPH) o a sus zonas de servidumbre o policía, así como el posible vertido de aguas residuales y captaciones de agua, deberán contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Guadiana. De igual forma, todas las actuaciones que afecten a infraestructuras de la Zona Regable Orellana deberán ser autorizadas por dicho organismo. En ningún caso se autorizarán dentro del DPH la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal y se respetarán las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos. Todo ello de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

15. El diseño de puentes, viaductos y obras de drenaje transversal, sobre los cauces naturales y sus zonas inundables, se realizará de forma que no se ocupe la vía de intenso desagüe con terraplenes o estribos y estas estructuras no supongan una reducción de la capacidad de desagüe en la zona de flujo preferente. A tal efecto, los dimensionamientos de las estructuras deberán cumplir con las exigencias del organismo de cuenca, recabando informe favorable del mismo.

Población y Salud:

16. Se asegurará la minimización de emisiones de polvo y gases contaminantes en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (cubrición de los

camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la ubicación de las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.).

17. Se asegurará la minimización de emisiones acústicas en fase de obra mediante el cumplimiento de las medidas establecidas en los manuales de buenas prácticas relativos a construcción, edificación y transporte (limitación de velocidad de circulación de vehículos, correcto mantenimiento de maquinaria, priorización de maquinaria con silenciadores homologados, protección con gomas de partes de la maquinaria más propensas a recibir golpes, etc.).

18. Los proyectos constructivos incluirán un estudio acústico de detalle que modelice las emisiones de ruido en fase de obra una vez se conozca la ubicación definitiva de las áreas auxiliares. Si como resultado del estudio se determinase su necesidad, en el entorno de áreas habitadas se instalarán pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra.

19. Los proyectos constructivos incluirán estudios acústicos, de mayor detalle que el incluido en el EsIA, para la fase de explotación, que verifiquen los resultados obtenidos en el estudio de ruido del EsIA y garanticen el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y la no superación de los valores límite legalmente preceptuados.

20. Al finalizar los trabajos, se repondrán todos los servicios afectados por el proyecto.

Flora, vegetación, y Hábitats de Interés Comunitario (HIC):

21. Antes del inicio de las obras, en la superficie de ocupación del trazado y en las zonas auxiliares y áreas de préstamo/vertedero, se realizará una prospección del terreno con objeto de identificar la presencia de especies de flora amenazada y, en caso de detectarse, se informará al órgano competente en biodiversidad de la Junta de Extremadura de forma que se establezcan las medidas de protección adecuadas.

22. Los proyectos de construcción incluirán un Plan de Restauración Vegetal e Integración Paisajística, a escala y detalle apropiados, que comprenderá todas las actuaciones de restauración integradas por el promotor en el proyecto, incluidas las indicadas en esta resolución, concretando y cuantificando las superficies de trabajo, métodos de preparación del suelo, especies vegetales a utilizar, métodos de siembra o plantación y resto de prescripciones técnicas, así como el presupuesto y cronograma de todas las actuaciones. Deberá asegurarse la viabilidad y supervivencia de todas las plantaciones y restauraciones, contemplando la reposición de marras y los riegos de mantenimiento si fuera preciso.

23. Se elaborará y desarrollará un protocolo de erradicación y control de flora alóctona invasora que integre actuaciones específicas y que incluya el seguimiento de las zonas afectadas por las obras.

24. El proyecto de construcción definirá e incorporará un plan de prevención y extinción de incendios.

Fauna:

25. Antes del inicio de las obras, se realizará una prospección de la zona de obras por personal técnico especializado, con el fin de determinar la existencia de animales, nidos o madrigueras. En caso de localizar nidos o camadas de especies protegidas, se avisará al órgano competente en biodiversidad de la Junta de Extremadura, que dará las indicaciones oportunas.

26. Previo al inicio de los trabajos, se establecerá un calendario de obras, en el que se definirán las limitaciones temporales y espaciales en función de la presencia de especies faunísticas de interés, el cual podrá ser objeto de modificación por parte del órgano competente en biodiversidad de la Junta de Extremadura. En cualquier caso, se evitarán los desbroces, movimiento de tierras y actividades más ruidosas en el periodo de cría de la fauna, de marzo a julio.

27. Si durante la realización de los trabajos se detectara la presencia de alguna especie incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Extremadura que pudiera verse afectada por estos, se estará a lo dispuesto por el órgano competente en biodiversidad de la Junta de Extremadura, previa comunicación de tal circunstancia.

28. Se adaptarán las obras de drenaje transversal, los viaductos y pasos superiores, para facilitar paso de fauna, siguiendo el documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documento n.º 1 (2015)»⁽¹⁾, cumpliéndose las densidades mínimas que indica.

⁽¹⁾ https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/publicaciones/prescripciones_pasos_vallados_2a_edicion_tcm30-195791.pdf

29. El diseño del cerramiento cumplirá el Decreto 226/2013, de 3 de diciembre, por el que se regulan las condiciones para la instalación, modificación y reposición de los cerramientos cinegéticos y no cinegéticos en la Comunidad Autónoma de Extremadura y tendrá en cuenta las Prescripciones técnicas mencionadas en la condición anterior.

30. Se evitará, en la medida de lo posible, la utilización de pantallas acústicas transparentes. En cualquier caso, cuando no sean opacas se señalarán para garantizar su visibilidad por parte de la avifauna.

31. En el caso ser necesaria la modificación de los tendidos eléctricos existentes, se adaptarán a lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas de protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión. De igual forma se cumplirá lo dispuesto en el Decreto 47/2004 de 20 de abril, por el que se dictan Normas de Carácter Técnico de adecuación de las líneas eléctricas para la protección del medio ambiente en Extremadura.

Patrimonio cultural:

32. Se llevarán a cabo las medidas correctoras indicadas en el informe de la Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, que de manera resumida consisten en:

a. Medidas preventivas con carácter general para el patrimonio arqueológico.

– Durante la fase de ejecución de las obras será obligatorio un control y seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierra.

– Si como consecuencia de estos trabajos se confirmara la existencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados, se procederá a la paralización inmediata de las obras en la zona de afección, se balizará el área para preservarla de tránsitos, se realizará una primera aproximación cronocultural de los restos y se definirá la extensión máxima del yacimiento en superficie. Estos datos serán remitidos mediante informe técnico a la citada Dirección General de Patrimonio Cultural.

b. Medidas preventivas y correctoras con carácter general para el patrimonio etnológico.

– Se preservará la totalidad de los elementos junto a un entorno de protección con un radio de 25 m desde el límite más exterior del mismo.

– La totalidad de la zona que contenga este tipo de restos tendrá que ser limpiada manualmente para caracterizar el contexto cultural de los hallazgos, recuperar las estructuras conservadas, conocer la funcionalidad de los distintos elementos y establecer tanto su marco cultural como cronológico.

c. Medidas encaminadas hacia la divulgación del patrimonio cultural afectado.

– Durante el transcurso de la intervención arqueológica, el promotor, en estricta coordinación con la dirección técnica a cargo de los trabajos arqueológicos, siempre que las condiciones de seguridad lo permitan, facilitará el acceso y visita a los yacimientos arqueológicos que se estuvieran interviniendo.

– Tras la ejecución de la intervención arqueológica, siempre que los resultados obtenidos presenten la suficiente relevancia e interés científico y/o social, se podrán exponer en una publicación científico-técnica. También se podrá organizar el montaje de una exposición temporal que muestre, con carácter divulgativo, los resultados e interpretación de los hallazgos.

d. Medidas correctoras específicas para el patrimonio arqueológico.

– Deberán excluirse de la obra los elementos: 02 «El Higueral», 04 «Finca Guadalperal», 06 «Las Lomas II», 35 «Entorno de Vigilancia Arqueológica Especial (EVAE) 1», 51 «EVAE 2» y 52 «EVAE 3», estableciéndose un perímetro de protección de 200 m. Se balizará dicha zona.

– En caso de que por motivos técnicos fuese necesario ocupar o actuar en cotas bajo la rasante del suelo actual en las zonas con vestigios arqueológicos, se procederá a dar cumplimiento de las siguientes medidas:

- En lo referente a las Zonas de Préstamo 4 y 5, en el espacio comprendido por los perímetros de protección de los yacimientos arqueológicos: «Finca Guadalperal», y «Las Lomas I y II», respectivamente, se deberá llevar a cabo una exploración arqueológica sistemática del subsuelo mediante la apertura de transectos o bandas con medios mecánicos. En ese sentido, en función de los resultados obtenidos tras la ejecución de los trabajos arqueológicos y tras la entrega de la correspondiente memoria técnica, la Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura transmitirá a la entidad promotora las medidas preventivas y/o correctoras.

- En relación con los elementos EVAE 1, EVAE 2 y EVAE 3, se deberá llevar a cabo un desbroce minucioso de la cobertera superficial efectuado con excavadora provista de cazo de limpieza y bajo supervisión arqueológica directa.

En las zonas donde los sondeos o desbroces constaten la existencia de vestigios arqueológicos, con carácter previo a la instalación de la infraestructura, se deberá acometer una excavación arqueológica en extensión de toda la zona afectada.

33. Se garantizará la continuidad de todas las vías pecuarias interceptadas, planteando los desvíos alternativos a utilizar durante la fase de construcción, si esto fuese necesario, en coordinación con el organismo correspondiente de la Junta de Extremadura. Todas las actuaciones sobre las vías pecuarias tendrán que realizarse conforme a la legislación vigente en esta materia, y con las autorizaciones pertinentes.

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

34. El PVA deberá ser modificado para incluir todas las consideraciones y condiciones de la presente declaración de impacto ambiental, en lo que se refiere a factores ambientales, impactos, medidas preventivas, correctoras y compensatorias, indicadores y umbrales de seguimiento que no hayan sido considerados en su versión preliminar. Se ajustará el nivel de detalle en las sucesivas fases del proyecto.

35. El PVA incluirá el seguimiento de las prospecciones de flora y fauna previas a la ejecución de la obra.

36. Se incluirá el seguimiento del efecto barrera creado por la infraestructura y la eficacia de las medidas correctoras (pasos de fauna, dispositivos de escape, etc.). A tal efecto, deberá diseñarse y ejecutarse un plan de seguimiento específico que abarcará hasta al menos el quinto año tras la puesta en marcha de la autovía y tomará como referencia los siguientes documentos elaborados por el grupo de trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte de la Comisión Estatal para el Patrimonio Natural y la Biodiversidad:

- Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las Infraestructuras de Transporte. Documento n.º2 (2008).

- Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguidimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento n.º8 (2020).

37. El PVA deberá incorporar el seguimiento de la mortalidad de fauna en fase de explotación.

38. Se mantendrán a lo largo de la vida útil de la infraestructura y se integrarán en los contratos de conservación de la infraestructura los siguientes aspectos:

- Inspección y mantenimiento adecuado de las pantallas acústicas, pantallas opacas en pasos superiores, pantallas opacas o cualquier otro sistema contrastado que obligue a la avifauna a elevar el vuelo en el viaducto sobre el río Búrdalo y todos los demás elementos auxiliares o complementarios a la infraestructura.

- Seguimiento, control y erradicación de especies exóticas invasoras.

- Mantenimiento del buen estado y la funcionalidad de las infraestructuras de paso para fauna, así como de arquetas, cunetas, bordillos y cerramientos.

- Retirada de los residuos que se generen por el uso y por los usuarios de la carretera.

A raíz de los resultados obtenidos en el seguimiento podrá exigirse la adopción de medidas adicionales.

La autorización del proyecto incluirá el programa de seguimiento y vigilancia ambiental completado con las prescripciones anteriores.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 12 de marzo de 2025.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

| Consultados* | Contestaciones |
|--|----------------|
| Ayuntamiento de Don Benito. | NO |
| Ayuntamiento de Medellín. | NO |
| Ayuntamiento de Santa Amalia. | NO |
| Ayuntamiento de Guareña. | NO |
| Ayuntamiento de Torrefresneda (E.L.M.). | NO |
| Ayuntamiento de Villanueva de La Serena. | NO |
| Dirección General de Sostenibilidad Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Sostenible. Junta de Extremadura. | SÍ |
| Dirección General de Gestión Forestal, Caza y Pesca. Consejería de Gestión Forestal y Mundo Rural. Junta de Extremadura. | NO |
| Dirección General de Movilidad y Transportes. Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Junta de Extremadura. | NO |
| Dirección General de Infraestructuras Viarias. Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Junta de Extremadura. | NO |
| Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deportes. Junta de Extremadura. | SÍ |
| Dirección General de Urbanismo, Ordenación del Territorio y Agenda Urbana. Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Junta de Extremadura. | SÍ |
| Dirección General de Salud Pública. Consejería Sanidad y Políticas Sociales. Junta de Extremadura. | SÍ |
| Secretaría General de Emergencias, Interior y Protección Civil. Consejería de Presidencia, Interior y Diálogo Social. Junta de Extremadura. | SÍ |
| Secretaría General de Desarrollo Sostenible, Coordinación y Planificación Hídrica. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Sostenible. Junta de Extremadura. | NO |
| Diputación Provincial de Badajoz. | SÍ |
| Delegación del Gobierno en Extremadura. | NO |
| Subdirección General de Patrimonio. Dirección General de Infraestructura. Secretaría de Estado de Defensa. Ministerio de Defensa. | SÍ |
| I.G.M.E. (Instituto Geológico y Minero de España). | NO |
| Comisaría de Aguas. Confederación Hidrográfica del Guadiana - Don Benito Ministerio Para La Transición Ecológica y El Reto Demográfico. | SÍ |
| Oficina de Planificación. Confederación Hidrográfica del Guadiana - Badajoz Ministerio Para La Transición Ecológica y El Reto Demográfico. | NO |
| Oficina Española del Cambio Climático Secretaría de Estado de Medio Ambiente Ministerio Para La Transición Ecológica y El Reto Demográfico. | NO |
| DGT Suroeste. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. | NO |
| Comunidad de Regantes Canal de Orellana. | NO |
| Mancomunidad Vegas Altas - La Serena. | NO |
| Mancomunidad de Vegas Altas. | NO |
| Aquanex En Representación de la Mancomunidad de Las Vegas Altas. | NO |
| Telefónica SAU. Dirección Residencial Madrid Jefatura. | SÍ |
| Ide Redes Eléctricas Inteligentes, SAU. | NO |

* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

| Consultados* | Contestaciones |
|--|----------------|
| Vodafone España, SAU. | NO |
| Enagás Transporte, SAU. | SÍ |
| Asociación para Defensa Naturaleza y Recursos de Extremadura - Adenex. | NO |
| Seo/Birdlife. | NO |
| Ecologistas En Acción de Extremadura. | NO |

* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

No hay alegaciones.

