

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

22849 *Resolución de 28 de octubre de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía A-81, Badajoz-Granada. Tramo: Badajoz-Espiel».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 16 de febrero de 2023, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del Estudio Informativo «Autovía A-81, Badajoz-Granada. Tramo: Badajoz-Espiel», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como órgano sustantivo y promotor.

Durante la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental, se recibe con fecha 24 de julio de 2023, escrito del promotor en el que manifiesta que modifica el ámbito del Estudio Informativo de la Autovía A-81 sometido a evaluación de impacto ambiental, de modo que desiste explícitamente de la evaluación ambiental correspondiente al tramo comprendido entre la autovía A-66 y Espiel (Córdoba).

Alcance de la evaluación

La presente evaluación se realiza para un nivel de detalle correspondiente a un estudio informativo, de acuerdo con los artículos 11 y 13 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, se refiere exclusivamente al tramo de la Autovía A-81 comprendido entre Badajoz y el enlace con la A-66 y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, el proceso de participación pública y consultas. La adecuada evaluación de algunos impactos ambientales de los anteproyectos y proyectos constructivos que posteriormente se desarrollen a partir de este estudio informativo, requieren que el promotor realice análisis adicionales adecuados a su superior nivel de detalle.

Esta evaluación no comprende el ámbito del estudio informativo correspondiente al tramo de Autovía A-81 entre la A-66 y Espiel (Córdoba), tras el desistimiento del promotor, que deberá ser sometido al correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria. Asimismo, no comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad vial, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El objetivo del estudio informativo es definir las características básicas y el trazado de la autovía de nueva construcción A-81, en el tramo comprendido entre la Autovía del Suroeste A-5 en Badajoz y la Autovía A-66, así como las infraestructuras viarias necesarias para los enlaces con estas dos autovías existentes. Esta nueva infraestructura tiene por objetivos mejorar la seguridad vial y reducir el tiempo de los trayectos de largo recorrido que se realizan actualmente a través de la carretera N-432, especialmente entre Badajoz y la A-66, donde existe una elevada intensidad de tráfico. Asimismo, constituye el primero de los tramos de la Autovía A-81 en su itinerario

Badajoz-Córdoba-Granada, y está contemplada entre las actuaciones del Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda.

El ámbito del proyecto objeto de evaluación abarca un trazado de unos 71 km y se desarrolla íntegramente en la provincia de Badajoz, en los municipios de Badajoz, La Albuera, Torre de Miguel Sesmero, Nogales, Santa Marta, La Parra, Feria, Fuente del Maestre, Zafra, Los Santos de Maimona y Puebla de Sancho Pérez.

Para la conexión de la A-5 con la A-81, al este del área metropolitana de Badajoz, se proyecta la ejecución de un enlace de unos 7 km cuyo proyecto de construcción se coordinará con la Junta de Extremadura, al coincidir con la Ronda Este de la Circunvalación de Badajoz, prevista en el Plan General de esta Comunidad Autónoma. El promotor estudia 3 posibles alternativas de trazado para ejecutar este enlace, que son descritas en esta resolución.

La alternativa de trazado seleccionada para la autovía A-81 (C2) tiene una marcada orientación noroeste-sureste, sigue un recorrido próximo a la carretera N-432 y puede dividirse en los siguientes tramos:

– Badajoz-La Albuera: El origen de la autovía A-81 tiene lugar en la circunvalación de Badajoz, donde se proyecta un enlace con la A-5. El inicio tiene lugar entre las urbanizaciones de Dehesilla de Calamón y La Portuguesa. Después, el trazado describe un arco de forma que toma primero dirección suroeste y posteriormente noreste para acercarse a la N-432, donde la cruza a la altura del río Rivillas. Tras el cruce, la A-81 discurre al norte de la N-432 hasta el punto kilométrico (p.k.) 16.

– Variante de La Albuera: La autovía aprovecha la variante ya existente de la N-432, duplicándola de forma que la calzada en sentido Badajoz, calzada izquierda de la autovía, se superpone con la calzada de la variante hasta el p.k. 18, resultando una autovía totalmente independiente de la N-432.

– La Albuera-Santa Marta: El trazado se separa primero de la N-432 hacia el sur y tras cruzar la Rivera de Limonetes-Nogales, discurre paralela a la carretera N-432.

– Variante Santa Marta: Entre el p.k. 37 y el p.k. 41, la autovía aprovecha también la variante existente, de modo que su plataforma será ocupada por la calzada izquierda y se construirá una nueva calzada para el sentido opuesto.

– Santa Marta-Feria-Fuente del Maestre: La autovía discurre próxima a la carretera N-432, primero por el norte de esta y posteriormente, desde el p.k. 50, por el sur.

– Zafra, Los Santos de Maimona y Puebla de Sancho Pérez. Este último tramo discurre entre el p.k. 64 y el p.k. 71 del proyecto. El trazado se separa de la N-432 discurrendo al norte de Los Santos De Maimona para enlazar con la A-66.

Según la sección tipo diseñada para la autovía, estará formada por una plataforma de dos calzadas de 7 m de ancho cada una y mediana de 10 m, con arcenes interiores de 1 m y exteriores de 2,5 m, más bermas de 1 m de ancho. Aunque en muchos tramos se aproxima al trazado de la N-432, llegando incluso a aprovechar las variantes de La Albuera y Santa Marta, el promotor descarta el desdoblamiento de la carretera actual, debido a las exigencias de geometría, dimensiones y drenajes característicos de una infraestructura tipo autovía que cumpla los objetivos funcionales de velocidad y seguridad vial. En los tramos más próximos a la N-432, esta carretera quedará como vía de servicio y de tránsito para vehículos lentos y tramos interurbanos.

El promotor no define en esta fase del estudio informativo la localización exacta de las zonas de instalaciones auxiliares, que se diseñarán en fases posteriores de tramitación. No obstante, se compromete a que estas zonas se localicen dentro de la banda de afección directa de la infraestructura, que es objeto de evaluación, evitando siempre las superficies clasificadas como excluidas a partir de la evaluación de impacto ambiental.

Por otra parte, el promotor define los préstamos necesarios para la obtención de los materiales de relleno que no queden cubiertos con las excavaciones previstas, correspondiendo todos ellos a explotaciones legales en activo (canteras o graveras) y, por tanto, con planes de restauración vigente, no contemplando la apertura de nuevos

préstamos. Asimismo, no contempla nuevas zonas de vertedero para el depósito de las tierras excedentarias no aprovechables en rellenos de la propia obra, planteándose destinar estos excedentes a la restauración de los préstamos definidos u otras explotaciones mineras que lo requieran, previa autorización del órgano competente de la Junta de Extremadura.

Como obras de drenaje más destacadas, se contempla la construcción de 8 viaductos para el cruce de los principales cauces interceptados por el trazado.

2. Tramitación del procedimiento

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se someten a información pública por un periodo de treinta días hábiles mediante publicación en el «Boletín Oficial del Estado», de 3 de enero de 2022. El anuncio, también, se publica, con fecha 25 de enero de 2022, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Badajoz». Se han recibido durante el periodo de información pública un total de 365 alegaciones particulares, doce de ellas correspondientes a asociaciones y empresas y el resto personas físicas.

Asimismo, con fechas 9, 10 y 11 de enero de 202, se tramita la consulta a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas. El anexo de esta resolución recoge las entidades consultadas y aquellas que han contestado, habiéndose recibido 19 informes.

Con fecha 16 de febrero de 2023, tiene entrada en esta Dirección General la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

Con fecha 28 de abril de 2023, en virtud del artículo 40 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se requiere al órgano sustantivo que subsane y complete el expediente de información pública y consultas, por falta de informes preceptivos, y que aporte información adicional del estudio de impacto ambiental, con el objeto fundamental de revisar el examen de alternativas y ampliar los estudios de vegetación, fauna protegida y de repercusiones sobre la Red Natura 2000, por considerarse estos deficientes y desactualizados.

El 21 de julio de 2023, el órgano sustantivo aporta parte de la documentación solicitada, al tiempo que solicita el desistimiento de la evaluación de impacto ambiental del tramo del estudio informativo entre la A-66 y Espiel y la suspensión del plazo para resolver la evaluación de impacto ambiental del tramo Badajoz-A-66, con el fin de disponer del tiempo necesario para realizar los estudios y recopilar la parte restante de la información requerida. En respuesta, con fecha 27 de julio de 2023, se comunica al órgano sustantivo, la suspensión del procedimiento, en virtud del artículo 22 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Con fecha 18 de febrero de 2025, tiene entrada en esta Dirección General una nueva versión del estudio informativo, referido al tramo Badajoz-A-66 y su estudio de impacto ambiental, que incluye la ampliación de contenidos solicitados en el requerimiento y que pone fin a la suspensión dictada con anterioridad. En esta documentación también se incluye el informe preceptivo de la Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, quedando formalmente completo el expediente de evaluación de impacto ambiental.

Durante el análisis técnico, con fecha 12 de mayo de 2025, este órgano ambiental remite consulta a la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, para que emita pronunciamiento sobre la nueva información recibida, al amparo del artículo 40.5 de la Ley de evaluación ambiental. Con fecha 30 de junio de 2025, la citada Dirección General remite su informe, quedando completo el expediente.

3. Análisis técnico del expediente

3.1 Análisis de alternativas.

Para la conexión de la A-81 con la Autovía del Suroeste A-5, el promotor analiza tres alternativas: las alternativas 1 y 2 tienen trazados muy similares y comienzan y terminan en el mismo punto. Ambas afectan al parque urbano de «Tres Arroyos», siendo mayor la afección sobre esta zona en la alternativa 2. Para evitar la afección sobre este parque, el promotor añade una alternativa 3, desplazada de las otras dos hacia el oeste, y cambia el punto de enlace con la A-5, donde plantea construir una variante de unos 3 km para evitar la afección sobre suelo urbano residencial correspondiente a la urbanización Cerro Gordo y el campo de golf anexo.

El promotor elige la alternativa 3, ya que es la que más se aproxima al trazado de la Circunvalación de Badajoz, prevista en su Plan General de Ordenación Urbana, y es la única alternativa que evita la afección al parque urbano de «Tres Arroyos». A este respecto, la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura manifiesta su conformidad con esta alternativa, ya que no sólo evita la afección al parque «Tres Arroyos» sino que, además, se aleja más de la Laguna del Alcornoque (incluida dentro del inventario de Zonas Húmedas de Extremadura y en la Red Natura 2000 como Zona Especial de Conservación «Laguna temporal de Tres Arroyos»).

El trazado de la Autovía A-81 entre la conexión anterior y el enlace con la A-66 se divide en diferentes tramos, para los que el promotor analiza un total de 7 alternativas (C1, C1a1a, S1, C2, C3, C4 y C5):

a) Tramo Badajoz-La Albuera. Se analizan cuatro alternativas, cuyos principales factores ambientales limitantes son la presencia de urbanizaciones, el río Rivilla y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Llanos y Complejo Lagunar de La Albuera»:

– C1: es la más próxima a la carretera N-432. En su tramo inicial, afecta en mayor medida que otras alternativas a zonas urbanizadas, lo que dificulta también los enlaces con la N-432 y ocupa la zona de flujo preferente del río Rivilla. En su segundo tramo, plantea un trazado en arco al separarse de la N-432 hasta volver a cruzarse con esta en el punto kilométrico (p.k.) 15.

– C2: su origen se sitúa más al suroeste respecto a la alternativa C1, en una zona urbanizada. Su trazado transcurre separado de la carretera nacional entre parcelas de cultivo hasta coincidir con la C1 (p.k. 9+185). Evita la afección sobre la zona de flujo preferente del río Rivilla.

– C1a1: su trazado inicial es similar al de la C2 y se despega de esta en el p.k. 7+800 para discurrir al norte del núcleo urbano de Alvarado y evitar así afectar a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Llanos y Complejo Lagunar de La Albuera».

– S1: comienza en el mismo punto que la alternativa C2, pero inmediatamente se separa de esta hacia el sur del núcleo urbano de Valverde de Leganés para evitar la citada ZEPA.

b) Variante de La Albuera. El paso por el término municipal de La Albuera está condicionado por varios factores ambientales, siendo el más determinante la existencia de espacios de la Red Natura 2000 (ZEPA «Llanos y Complejo Lagunar de La Albuera» y las Zonas Especiales de Conservación –ZEC– «Complejo Lagunar de La Albuera» y «Riviera de Los Limonetes-Nogales»). Las alternativas C1a1 y S1 evitan el paso por la ZEPA, mientras que las alternativas C1 y C2 la atraviesan entre los puntos kilométricos 14+700 y 17+700. No obstante, la afección no es significativa porque ambas opciones se apoyan en la plataforma de la variante actual, no ocupan hábitats de interés comunitario y se ejecutan en una zona calificada en el plan de gestión de este espacio Natura 2000 como de uso común.

c) La Albuera-Santa Marta. En este tramo todas las alternativas planteadas discurren al sur de la carretera N-432, salvo la C1a1 que continúa desde el final del

tramo 1 por el municipio de Cortes de Peleas, al norte de la ZEPA «Llanos y Complejo Lagunar de La Albuera». Las alternativas C1 y C2, coincidentes, siguen un trazado paralelo y próximo a la N-432.

d) Variante de Santa Marta. Las alternativas C1, S1 y C2 son coincidentes en este tramo, en el que se plantea una superposición de la plataforma de la autovía con la variante actual. La alternativa C1a1 discurre al norte de la N-432, por el municipio de Aceuchal.

e) Santa Marta - Feria-Fuente del Maestre. Las 3 alternativas anteriores continúan con el mismo trazado, cercano a la N-432, mientras que la C1a1 continúa por el norte de esta hasta enlazar con estas alternativas en el municipio de Feria, tras cruzar el Embalse de Villalba de los Barros.

f) Zafra-Los Santos de Maimona-Puebla de Sancho Pérez. Se extiende entre los puntos kilométricos 60 y 71, punto final en el que la A-81 enlaza con la A-66. Se proponen cuatro alternativas, condicionadas por la proximidad a los núcleos urbanos y la orografía.

– Alternativa C2 (coincidente con las S1, C1 y C1a1). A partir del p.k. 64, se separa de la N-432 describiendo un arco al norte de las tres localidades, para enlazar con la A-66.

– Alternativa C3: Pasa entre los municipios de Los Santos de Maimona y Zafra, quedando más próximo al primero de ellos. Discurre próxima a numerosos enclaves de viviendas dispersas.

– Alternativa C4: Cruza también entre estos dos municipios, pero más próximo a Zafra.

– Alternativa C5: Hasta la carretera EX101, esta alternativa coincide con la C4, posteriormente discurre hacia el sur. Tanto esta alternativa como la anterior se apoyan en la variante de Zafra (infraestructura aún en fase de proyecto independiente), aunque se sitúan muy próximas al entorno urbano de este municipio, limitando su potencial desarrollo urbano.

El promotor considera, de manera general, la alternativa C2 como la mejor solución desde el punto de vista técnico, económico y ambiental. A pesar de que las alternativas S1 y C1a1 evitan la ZEPA de La Albuera, ocasionan más afección sobre hábitats de interés comunitario y arbolado en excelente estado de conservación que las alternativas restantes. De la misma manera, ocurre con los hábitats faunísticos o la fragmentación de hábitats, donde las alternativas S1 y C1a1, que se desvían más del corredor de la N-432, son las que generan mayor afección, por ocupar territorios que no sufren actualmente esta presión, mientras que la alternativa C2 es la más favorable al discurrir por zonas más próximas a la N-432 y sometidas a presiones humanas. La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura coincide en valorar la alternativa C2 como más idónea desde el punto de vista ambiental, ya que considera prioritario aprovechar el corredor de la carretera N-432 frente a la construcción de nuevos corredores alejados de esta infraestructura existente. En consecuencia, el análisis de impactos y medidas de la presente resolución se centrará en la alternativa 3 del enlace con la A-5 y en la alternativa C2 para la nueva construcción de la A-81 hasta el enlace con la Autovía A-66.

3.2 Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

3.2.1 Tierra, suelo, subsuelo y geodiversidad.

En el ámbito de estudio, se localiza únicamente el Lugar de Interés Geológico «Complejo Lagunar de La Albuera», que no se verá afectado directamente por el trazado, ya que se localiza a una distancia mínima de 850 m.

El promotor analiza la potencialidad del riesgo erosivo de los suelos ocupados por las obras y concluye que la erosión relacionada con cauces o cárcavas es media o baja, y muy baja en el caso de la erosión laminar (pérdida de suelo de 0,5 T/ha.año). La potencialidad de movimientos en masa es predominantemente baja o moderada y el ámbito general tiene una erosión eólica media-alta.

El promotor prevé que el principal impacto sea el producido sobre el modelado del terreno debido a los movimientos de tierras, desmontes y terraplenes. No obstante, señala que el trazado discurre por una zona bastante llana, por lo que no se esperan desmontes importantes (no se superarán, en general, los 10 m) ni rellenos (alturas, en general, inferiores a 15 m). No obstante, en el análisis efectuado se aprecian dos puntos kilométricos, el 3+000 y el 62+000 que presentan desmontes singulares de 19 y 25 m de altura máxima, respectivamente, siendo necesario en el segundo la ejecución de voladura por la naturaleza rocosa del terreno.

El promotor prevé un balance de tierras deficitario y define zonas de préstamo provisionales, que serán seleccionadas en fases posteriores, todas ellas pertenecientes a canteras y graveras autorizadas y actualmente en explotación. Sin embargo, en el estudio geológico y geotécnico, no descarta la apertura de nuevos préstamos para la obtención de materiales. Concretamente, señala la posibilidad de abrir préstamos en la zona «Rañas de La Albuera-Santa Marta», en zonas adyacentes al tramo Badajoz-Santa Marta (p.k. 0 al p.k. 37), definiendo una zona muy amplia, en la que no se delimitan zonas de préstamo concretas, y en la que el promotor señala la existencia de enclaves de elevado valor ambiental y las considera como zonas de exclusión para este fin. Por este motivo, el condicionado de esta resolución recoge condiciones específicas relativas a los potenciales préstamos de tierras, que se planteen en el proyecto constructivo.

Asimismo, el promotor no prevé la apertura de nuevas áreas de vertedero de tierras, ya que los materiales excavados no aprovechables en la propia obra serán destinados a la restauración de las explotaciones que hayan servido de préstamos u otras zonas aptas para el vertido de residuos de construcción y demolición previamente autorizadas por el órgano competente de la Junta de Extremadura.

A su vez, el promotor identifica que las actuaciones de preparación del suelo, desbroces y movimientos de tierras generarán alteraciones sobre la edafología. En el caso de las ocupaciones temporales e instalaciones auxiliares, califica este impacto como recuperable, aunque no descarta la existencia de problemas erosivos en los taludes finales. Dado que en esta fase no define la ubicación de las zonas de instalaciones auxiliares necesarias para la ejecución del proyecto, se trasladan al condicionado de esta resolución las medidas preventivas que deberá cumplir el promotor para el posterior diseño de estas zonas.

Con objeto de minimizar el impacto sobre la geomorfología, el promotor indica que, en fase de diseño de los proyectos constructivos, se realizará una revisión en detalle del estudio geológico y geotécnico, que incluirá los cálculos definitivos de los movimientos de tierra necesarios, así como la cantidad de los materiales extraídos, con precisión de los materiales reutilizables, así como la ubicación, diseño y plan de restauración de las canteras y vertederos necesarios.

El estudio informativo no establece con carácter definitivo el diseño y la pendiente de los taludes finales de desmontes y terraplenes, aspecto que el promotor se compromete a detallar a nivel de proyecto constructivo, cumpliendo en todo caso las condiciones óptimas de estabilidad y prevención de la erosión, que favorezcan la revegetación posterior.

Para el acceso a la obra, el promotor indica que, con objeto de evitar la apertura de nuevos caminos, se emplearán los existentes y que, en su mayoría, se mantendrán como permanentes para los trabajos de mantenimiento de la autovía. No obstante, en caso de nueva apertura de viales temporales, se procederá a su restauración ambiental y paisajística inmediatamente posterior a la finalización de las obras.

En cuanto a los suelos, el promotor se compromete a replantear en las siguientes fases las zonas de ocupación, minimizando en lo posible la superficie de ocupación temporal y permanente. Asimismo, diseña un plan de retirada, almacenamiento y posterior extensión de tierra vegetal y recuperación de los suelos de mayor capacidad agrológica. En enclaves más vulnerables a la erosión, se prevé la construcción de drenajes y cunetas de protección apropiadas y se plantean barreras de retención de sedimentos.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura señala una serie de medidas generales de protección de suelos que se incluyen en el condicionado de la presente resolución.

3.2.2 Calidad del aire y cambio climático.

Durante la fase de construcción, el promotor identifica impactos por emisiones de polvo, partículas en suspensión y gases de combustión durante los movimientos de tierras y de maquinaria. Cuantifica su magnitud a partir de la estimación de las potenciales cantidades emitidas por razón del tipo de maquinaria, horas de funcionamiento y factores de emisión del Sistema Español de Inventario de Emisiones para maquinaria móvil industrial para los contaminantes: dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x, N₂O), metano (CH₄), amoníaco (NH₃), material particulado (PM_{2.5-10}), compuestos orgánicos volátiles sin incluir el metano (NMVOC) y CO₂ equivalente para los gases de efecto invernadero. Además, valora la intensidad del impacto en función de la cercanía de las obras sobre zonas sensibles para la población.

También estudia las emisiones acústicas en esta fase, que el promotor valora como apreciables en un entorno de aproximadamente 60 metros de radio. A partir de esa distancia, el promotor estima que todos los equipos y maquinaria generarán niveles sonoros inferiores a los umbrales legales admisibles.

El impacto lumínico durante la fase de construcción provendrá de las áreas de instalaciones auxiliares y la iluminación de los vehículos de obra. El promotor considera este impacto muy puntual, porque prevé la ejecución de las obras en periodo diurno.

El promotor propone medidas de buenas prácticas en obra, entre las que destaca la localización de los acopios temporales de tierras en zonas protegidas del viento. Afirma que estas medidas contribuirán a mitigar los efectos de las emisiones estimadas de gases contaminantes, polvo y partículas en suspensión. Para reducir el impacto acústico y lumínico durante las obras, el promotor plantea evitar, siempre que sea posible, los trabajos en periodo nocturno, especialmente en las zonas sensibles para la población y la limitación de la velocidad de circulación de la maquinaria y vehículos a menos de 20 km/h. El promotor indica que, en caso de ser necesarios trabajos en horario nocturno, adoptará medidas adicionales de protección del cielo nocturno, como el uso de pantallas protectoras o evitar la proyección de luces hacia arriba.

Con objeto de evaluar el impacto sobre la calidad del aire en la fase de explotación, el promotor realiza una estimación de las emisiones de gases contaminantes, para lo cual tiene en cuenta la longitud del trazado y el número y tipo de vehículos en circulación previstos para el horizonte 2051.

Durante la fase de explotación, el tráfico de la autovía va a generar unas emisiones sonoras que incrementarán los niveles de inmisión de intensidad acústica en el entorno del nuevo trazado. Para evaluar este impacto, el promotor aplica modelos acústicos que permiten estimar los niveles de ruido que se generarán en el año horizonte (2051) en las edificaciones y espacios naturales situados a 250 m respecto a la infraestructura. El resultado es que, para las alternativas seleccionadas A3 y C2, se superarán los valores límite de inmisión marcados por la legislación para el periodo nocturno en cuatro edificaciones residenciales, dos en Badajoz, una en Santa Marta y otra en Puebla de Sancho Pérez, superándose también el umbral en periodo diurno en dos de ellas. En cuanto a los espacios naturales, el promotor prevé impactos sobre la Zona Especial de Conservación «Rivera de los Limonetes-Nogales» y la Zona de Especial Protección para las Aves «Llanos y Complejo Lagunar de La Albuera», basándose para dicha valoración en la normativa sobre protección acústica en espacios naturales protegidos de Castilla y León, en ausencia de normativa específica en esta materia en el ámbito de Extremadura.

En cuanto a la contaminación lumínica, el promotor señala que puede producirse tanto por la iluminación de la propia autovía, como por los vehículos. Los cálculos realizados estiman un deslumbramiento en una banda de 300 m a cada lado de la autovía.

Una vez definidas las edificaciones potencialmente afectadas por contaminación acústica, el promotor realiza una propuesta preliminar de pantallas acústicas consistente en la instalación de 8 pantallas de altura variable, con una longitud total de 7.876 m, repartidas en los tramos donde se detectan superaciones de los umbrales legales y en los tramos donde el trazado cruza espacios naturales protegidos.

En todo caso, el promotor señala que, en los futuros proyectos constructivos, se deberán reajustar estas medidas según los nuevos cálculos que se realicen en el correspondiente diseño en esas fases.

Para disminuir el impacto lumínico durante la fase de explotación, el promotor tiene en cuenta el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias, según el cual, la mayoría del ámbito de estudio se enmarca dentro de la categoría E2 (flujo hemisférico superior inferior o igual al 5%) y parcialmente dentro de la E1 (no iluminadas), en los tramos próximos a la Red Natura 2000 y otras zonas de interés natural.

Ecologistas en Acción de Extremadura alega que el proyecto carece de una evaluación adecuada de la vulnerabilidad del proyecto con respecto al cambio climático, a partir de la naturaleza y magnitud de las emisiones estimadas de gases de efecto invernadero. No obstante, el promotor aporta información adicional con las emisiones estimadas de estos gases durante la fase de construcción y señala que compensará la pérdida de vegetación (pérdida de sumideros de carbono) con medidas compensatorias de reforestación, que serán definidas en mayor detalle en fases posteriores de tramitación.

Este órgano ambiental traslada al condicionado de esta resolución determinadas prescripciones para evitar molestias sobre la población y la fauna, especialmente en periodo nocturno. En cuanto a la fase de explotación, se valoran positivamente las medidas propuestas por el promotor, pero se considera que deberán actualizarse los estudios de ruido y las consiguientes medidas en fase de proyecto constructivo.

3.2.3 Hidrología.

El estudio informativo se ubica dentro del ámbito de la Demarcación Hidrográfica del Guadiana. La red hidrológica superficial está compuesta por una extensa red de ríos, arroyos y vegas. El trazado previsto para la nueva autovía intercepta 32 cauces, entre los que destacan los ríos Rivillas, Guadajira, Rivera de Chicapierras, Rivera de los Nogales y Rivera del Playón, y los arroyos del Entrín Verde, del Rincón o de La Albuera. Asimismo, existe un gran número de charcas y balsas dispersas, destacando las lagunas del Complejo Lagunar de La Albuera y el embalse de Villalba de los Barros. El trazado se dispone sobre las siguientes unidades hidrogeológicas: Vegas bajas, Tierra de Barros y Zafra-Olivenza.

Durante la fase de construcción, el promotor identifica como impactos, por un lado, el riesgo de contaminación de los cauces superficiales y masas de aguas subterráneas y, por otro, el desvío temporal o permanente de los caudales, que podría afectar a las zonas de recarga de los acuíferos.

En fase de explotación, el promotor indica que la presencia de la autovía puede suponer un efecto barrera en los cauces interceptados y destaca, por su importancia ecológica, la interrupción del flujo superficial del agua que drena hacia el Complejo Lagunar de La Albuera, que ya se encuentra afectado por la carretera N-432. Con objeto de minimizar este efecto, el promotor realiza un estudio hidrológico preliminar para un periodo máximo de retorno de 25 años. A raíz de este estudio, el promotor diseña una red de drenaje longitudinal mediante cunetas de diferentes tipologías y de drenaje transversal compuesta por tubos y cajones de hormigón armado de dimensiones adaptadas a los cálculos hidráulicos, así como un total de 7 viaductos, de diferente longitud, todo lo cual afirma que será actualizado en fase de proyecto constructivo.

Como medidas preventivas, plantea respetar de forma general las zonas de servidumbre de los cauces, evitando en lo posible la afección a la vegetación de ribera asociada. En el caso de los viaductos, situará las pilas y los estribos fuera de los cauces,

y las zonas de instalaciones auxiliares a más de 100 m de los cursos de agua. Asimismo, se compromete a revisar en fase de proyecto constructivo la suficiencia de los drenajes hacia los acuíferos y efectuar controles mediante sondeos piezométricos para garantizar la no afección a masas de aguas subterráneas.

Durante las acciones constructivas, el promotor indica que se instalarán barreras de sedimento (tipo geotextil) 25 metros aguas arriba y debajo de las zonas de cruce con cauces. Además, se instalarán balsas de decantación en zonas de instalaciones auxiliares y zonas de obras próximas a cauces.

En fase de explotación, el promotor propone instalar dispositivos de recogida de vertidos accidentales y la instalación de cuatro zanjas drenantes en el entorno de la Rivera de los Nogales (alrededor del p.k. 25), para evitar que las aguas accidentalmente contaminadas lleguen a este cauce.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana señala una serie de condiciones, en el marco del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, para evitar el efecto barrera sobre la continuidad de caudales y la regulación de las captaciones de agua y vertidos derivados del proyecto, las cuales se recogen en el condicionado de esta resolución.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura requiere que, en el tramo próximo al Complejo Lagunar de La Albuera, se diseñen un número suficiente de pasos de agua que garanticen los flujos de escorrentía hacia el espacio natural, para lo que propone conectar las cunetas de ambos lados mediante perforación subterránea, con objeto de dirigir el agua hacia las escorrentías naturales de llenado de las lagunas. El promotor incorpora en dicho tramo medidas de intensificación del drenaje a ambos lados no solo de la A-81 (medida correctora) sino también de la N-432 (medida compensatoria), elevando la rasante actual de esta para facilitar la construcción de al menos 9 obras de drenaje transversal a lo largo de 3 km (p.k. 28,5-p.k. 31,5). La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura se pronuncia a favor de esta medida para conservar, e incluso mejorar, la dinámica natural de las aguas superficiales y subterráneas de tal modo que ni la autovía ni la carretera actúen como barrera.

Varias alegaciones particulares señalan la posible modificación hidromorfológica en numerosos cauces interceptados por el trazado. No obstante, el promotor afirma que no está previsto efectuar ningún desvío de cauces.

Teniendo en cuenta las medidas que propone el promotor, así como las requeridas en los informes recibidos, no se aprecian impactos potenciales que impliquen un deterioro significativo del estado de las masas de agua, o que puedan impedir la consecución de su buen estado. No obstante, se considera necesario actualizar el estudio hidrológico en fase de proyecto constructivo y revisar la ubicación y dimensiones de las obras de drenaje transversales y viaductos, con objeto de que se garantice la continuidad hidrológica y se evite el efecto presa, lo que se detalla como condición en la presente resolución.

3.2.4 Vegetación, flora protegida y hábitats de interés comunitario.

Durante la fase de construcción, el impacto sobre las especies de flora protegida y hábitats de interés comunitario se producirá de forma directa, debido al desbroce y tala de vegetación, e indirecta, por el deterioro en la calidad del hábitat por los movimientos de tierra y posible contaminación del suelo y las aguas.

Los estudios de campo realizados entre mayo y septiembre de 2024, a solicitud de este órgano ambiental, y presentados como información adicional, caracterizan 17 formaciones vegetales afectadas por la alternativa de trazado seleccionada. Entre estas formaciones destacan: dehesas, bosques naturales de encinas, bosques de plantación (eucaliptales y pinares), bosques de galería, formaciones de matorral y arbustados, pastizales y herbazales, vegetación de zonas húmedas y puntualmente otras formaciones típicas de roquedos, grietas y repisas. Asimismo, los estudios constatan que, la alternativa seleccionada en el tramo de conexión de la A-5 y la A-81, afecta directamente a poblaciones de *Serapias occidentalis* y *Narcissus cavanillesi*. La alternativa C2 de la A-81 afecta a zonas donde se localizan ejemplares de *Galega*

cirujanoi (a la altura del parque periurbano «El Chaparral» en La Albuera) y de *Lavatera triloba* (a la altura de la Puebla de Sancho Pérez).

Además, en zonas próximas al trazado se sitúan poblaciones de: *Medicago scutellata* (se detectan individuos en el río Rivillas), *Marsilea strigosa* (en el Complejo Lagunar de La Albuera), *Serapias perez-chiscanoi* (se cita en el cruce con el río Guadajira), *Carduncellus cuatrecasii*, *Orchis italica* y *Orchis papilionacea* (en el lugar de interés científico «Sierra de los Olivos», en Los Santos de Maimona). Se han detectado individuos de esta última especie durante los estudios de campo.

El promotor identifica 7 poblaciones de flora protegida y 30,7 ha correspondientes a recintos de flora de interés. También destaca la afección a una zona propuesta para la creación de áreas de protección para la flora en la Comarca de Tierra de Barros en la parte final del trazado.

La alternativa seleccionada afecta a los siguientes tipos de hábitats de interés comunitario (HIC) de la Directiva 92/43/CEE:

– HIC prioritario 1510 «Estepas salinas mediterráneas»: localizado al norte del polígono industrial de La Albuera. No se produciría afección directa por destrucción de este hábitat.

– HIC prioritario 3170 «Estanques temporales mediterráneos»: se trata de comunidades perilagunares cartografiadas en la Laguna de Tres Arroyos y la Laguna de La Albuera, por lo que no se verá afectado directamente por las obras.

– HIC 5330 «Matorrales termo-mediterráneos y pre-estépicos»: en el tramo de conexión entre la A-5 y la A-81 se afectarán 23 ha de este HIC.

– HIC prioritario 6220 «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*»: se afectan a 6,4 ha a la altura del municipio de Feria. Entre las superficies afectadas, destaca la ocupación del área de servicio proyectada en el entorno del p.k. 57.

– HIC 6310 «Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*»: se verán afectadas comunidades existentes en la Dehesilla de Calamón y en el entorno de Zafrá. Es el tipo de HIC afectado en mayor magnitud, con una superficie de 82 ha.

– HIC 91B0 «Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia*»: representado en varios cauces (arroyo del Cahoso, arroyo de Chicapiernas, arroyo de Entrín verde y río Rivillas), se verá afectado en 1,6 ha. Destaca la afección en el cruce con la rivera de Limonetes-Nogales al coincidir con una zona de alto interés de la ZEC del mismo nombre.

– HIC 92D0 «Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion-tinctoriae*)»: se afectarán 0,62 ha en los cruces de la infraestructura con el arroyo de San Gabriel, arroyo de La Albuera y el río Guadajira.

– HIC 9340 «Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*»: en total se verán afectadas 5 ha.

En el caso de los HIC 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*», 8210 «Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica» y 8220 «Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica», se detecta su presencia, pero su extensión es mínima.

En total, el estudio de hábitats cuantifica una afección, directa o indirecta, de 119 ha de terrenos con presencia de diferentes tipos de HIC, de las cuales un 34,8 ha tienen un valor excelente de conservación.

Respecto a los pies de arbolado afectados, el promotor utiliza el Mapa Forestal de España, ortofotos y las visitas de campo realizadas para calcular, dentro de un buffer de 1,5 km desde la infraestructura proyectada, el número de pies de arbolado afectados, empleando para ello el dato de fracción de cabida cubierta. En total la alternativa 3 supondrá la tala de 2.875 árboles, y la alternativa C2, 3.895 pies, en su mayoría de encinas.

Como medidas para la protección de la flora protegida, el promotor propone la ejecución de prospecciones previas de flora con anterioridad al comienzo de las obras.

En el caso de identificar alguna de estas u otras especies de flora protegida, el promotor lo comunicará al órgano competente en la conservación de especies protegidas de la Junta de Extremadura y se actuará en coordinación con el mismo. En todo caso, previamente al inicio de las acciones constructivas, el promotor se compromete a señalar todas las zonas de interés para la flora protegida inventariadas en el estudio.

El promotor también se compromete a actualizar los estudios de hábitats de interés comunitario en fase de proyecto constructivo, con el fin de ajustar el trazado definitivo y excluir las teselas que alberguen este tipo de comunidades vegetales.

Asimismo, se realizará un inventario de pies de arbolado finalmente afectados durante la fase de proyectos constructivos. Previamente a las acciones constructivas, se llevará un control riguroso del replanteo que garantice la exclusión máxima posible de ejemplares arbóreos; se protegerá el arbolado más próximo mediante vallas metálicas o empalizadas alrededor de sus troncos.

Frente a impactos residuales no evitados por la ocupación de trazada, el promotor plantea medidas compensatorias de HIC, con una ratio de compensación 1:1,5 ha de forma general y 1:3, en el caso de los HIC que coinciden con la ZEC Rivera de los Limonetes-Nogales. De esta forma, se proponen las siguientes superficies de compensación:

HIC	Superficie compensación (ha)
5330.	34,5
6220.	9,6
91B0 (restauración de un tramo degradado y ocupado por especies alóctonas).	0,75
92D0 (adelfar).	0,6
6310.	123
91B0.	1,2
91B0 (dentro de Red Natura 2000).	2,4
92D0 (tamujar).	0,5
9340.	7,5

Además, concreta las siguientes medidas de restauración o recuperación de los siguientes tipos de HIC afectados:

– HIC prioritario 6220: plantea extender la tierra vegetal previamente retirada, acopiada en cordones y conservada mediante tratamientos que eviten su compactación y degradación.

– HIC 6310: propone medidas de gestión de otras dehesas que tengan un estado de conservación medio/desfavorable mediante plantaciones o tratamientos silvícolas, lo que se interpreta más como medida compensatoria que como restauración *in situ* del hábitat afectado.

– HIC 91B0: propone la restauración de 500 m de ribera en ambos márgenes de la Rivera de Limonetes-Nogales aguas arriba y abajo, respecto del cruce de la infraestructura.

– HIC 92D0: plantea la plantación de ejemplares de tamujo, adelfa, sauce y majuelo y la eliminación de especies alóctonas.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura informa que, en el tramo de conexión con la A-5, se afectarán parcelas con presencia de hábitats de interés comunitario de los tipos 5330 y 6310, si bien afirma que el promotor incluye medidas adecuadas para la minimización y compensación de la pérdida de estos hábitats. En cuanto a la A-81, calcula que, únicamente, los 328 m del inicio discurren

dentro de dehesas calificadas como HIC 6310, correspondiendo el resto a terrenos agrícolas donde no hay presencia de este HIC en sentido estricto. Además, considera que se han empleado suficientes medidas sobre la vegetación en general y el hábitat de dehesa en particular.

Este órgano ambiental deduce impactos potencialmente significativos sobre especies de flora catalogada y hábitats de interés comunitario, así como la destrucción de un número elevado de pies de encina, principalmente. Las medidas compensatorias propuestas por el promotor se consideran adecuadas, en cuanto a la recuperación y compensación de los hábitats protegidos, pero con relación a la flora protegida, se incluyen prescripciones para reforzar las medidas en el apartado de condiciones de esta resolución.

3.2.5 Fauna.

Dada la extensión del proyecto, el ámbito de estudio alberga una variada comunidad faunística, entre la que destacan las aves esteparias ligadas a medios agrarios, concretamente cultivos de herbáceos de secano. También destacan comunidades de aves forestales y arbustivas ligadas al ecosistema de dehesa y la presencia de herpetofauna protegida.

Para ampliar el estudio de fauna requerido por este órgano ambiental, el promotor toma como información básica de partida los datos de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, consistentes en información cartográfica elaborada sobre los resultados de los censos de aves esteparias, aves rapaces, cigüeña negra, dormideros de milano real y movimientos de ejemplares radiomarcados de especies de interés. El organismo también proporciona información al promotor que indica que el ámbito de estudio alberga poblaciones de los artrópodos catalogados *Cupido loquini*, *Apteromantis aptera*, *Melitaea aetherie* y *Plagionotus marcorum* y que se encuentra incluido en una zona de importancia definida en la Orden de 14 de noviembre de 2008 por el que se aprueba el plan de conservación de *Coenagrion mercuriale* en Extremadura.

Tomando como referencia esta información, el promotor realiza un inventario faunístico mediante campañas de muestreo en campo, realizadas en mayo y septiembre de 2024, consistentes en transectos en vehículo a escasa velocidad (por carreteras y caminos de acceso, con un recorrido total de 530 km), paradas de observación de 5 minutos, cada 1-2 km, con mayor intensidad de observación en zonas de interés faunístico, visitas a los puntos de agua y 322 estaciones de escucha.

Este inventario identifica 331 especies de vertebrados, 53 de ellas identificadas en el estudio como de interés para su conservación, por estar catalogadas como amenazadas, albergar un alto valor por su rareza o fragilidad o por constituir elementos clave de conservación en espacios próximos de la Red Natura 2000.

De acuerdo con el estudio de fauna aportado por el promotor, se detectan las siguientes especies de interés:

– Peces: jarabugo (*Anaocypris hispánica*) y fraile (*Salariopsis fluviatilis*), ambas especies en peligro de extinción en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura. Se citan en el arroyo del Entrín (p.k. 34 del proyecto) y el río Guadajira (p.k. 60). El fraile también se ha identificado en la rivera de los Limonetes (p.k. 25).

– Anfibios: sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*), sapillo moteado ibérico (*Pelodytes ibericus*) y ranita de San Antonio (*Hyla molleri*), especies catalogadas en la categoría vulnerable del citado Catálogo Regional. Se considera su presencia en gran parte del ámbito de estudio, en ambientes ligados a puntos de agua, pero más concretamente en los alrededores de La Albuera (p.k. 22), y desde el p.k. 60 hasta el final del trazado.

– Aves acuáticas: el Complejo Lagunar de La Albuera alberga numerosas especies de aves asociadas a medios acuáticos, entre las que destacan la cerceta carretona (*Spatula querquedula*) y el pato colorado (*Netta Rufina*), ambas vulnerables en el

Catálogo Regional, con reproducción constatada en esta zona; el fumarel común (*Chlidonias niger*), en peligro de extinción en el Catálogo Regional, del que se recoge su presencia durante la época de cría; y el morito (*Plegadis falcinellus*), vulnerable, presente durante todo el año en este espacio. Otras especies de importancia presentes son la garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), en peligro de extinción, de la que se obtienen registros en periodo prenupcial en las lagunas de La Albuera; canastera (*Glareola pratincola*), especie del Listado de Especies en Régimen de Protección Especial, y reproductora en numerosos humedales de todo el ámbito de estudio; y porrón pardo (*Aythya nyroca*), en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas.

– Aves esteparias: en el tramo central de la autovía (desde el p.k. 14 a Santa Marta) y en las inmediaciones de Zafra, se recoge la presencia de varias especies con alto nivel de protección ligadas a los medios agro-esteparios y en época reproductora. Entre ellas, el sisón común (*Tetrax tetrax*), en peligro de extinción del Catálogo Español de Especies Amenazadas, alberga núcleos de reproducción que no están afectados directamente por la traza de la autovía, aunque sí se encuentran próximos a ella; el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), catalogada como vulnerable, se localiza como reproductora en el entorno de La Albuera; el alcaraván (*Burhinus oedicnemus*), la carraca (*Coracias garrulus*) y el vencejo real (*Tachymartus melba*), catalogadas como vulnerables en el Catálogo Regional, también están presentes como reproductoras. Existe una presencia relevante de cernícalo primilla (*Falco naumanni*), especie del Listado de Especies en Régimen de Protección Especial, con un primillar detectado en 2015 en el Cortijo de la Cuadra a 870 m del trazado (p.k. 19). No obstante, el promotor indica que el área de campeo en esta zona se encuentra ya afectada por la variante de La Albuera y las transformaciones agrícolas de viñedos en espaldera. El promotor indica la existencia de numerosos núcleos de reproducción de avutarda (*Otis tarda*), especie del Listado de Especies en Régimen de Protección Especial, en el entorno de la ZEPA «Llanos y complejo lagunar de La Albuera», hacia el sureste de este espacio y hasta Santa Marta, así como en el entorno de la Puebla de Sancho Pérez (en una zona coincidente con el trazado). Los terrenos entre La Albuera y Santa Marta también forman parte del área de invernada del aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), especie del Listado de Especies en Régimen de Protección Especial.

– Aves migratorias: parte del ámbito de estudio se encuentra incluido en el sector de invernada «Badajoz sur» de la Orden del 22 de enero de 2009 por el que se aprueba el plan de manejo de la grulla común (*Grus grus*) en Extremadura. En el ámbito de estudio, se localizan 5 dormideros de esta especie, incluida en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial: Valdelagrana, lagunas de La Albuera, embalse de Villalba y embalse del Moral. Se constata que el tramo entre La Albuera y Santa Marta es utilizado por esta especie, localizándose una zona de campeo a la altura del complejo lagunar de La Albuera. Asimismo, el trazado intercepta áreas de importancia definidas en el plan de recuperación de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), catalogada en peligro de extinción en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura. En los estudios no se detecta ningún territorio de cría de cigüeña negra afectado por el proyecto, aunque las observaciones de esta especie coinciden con sus periodos migratorio, de cría y postnupciales entre la Albuera y Santa Marta, por lo que no es descartable su presencia como reproductora.

– Aves rapaces: el milano real (*Milvus milvus*), en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, hace uso del espacio donde se ubicará la autovía, especialmente en el municipio de Feria, aunque los dormideros y zonas de cría localizadas se encuentran alejados de la alternativa seleccionada. Es importante la presencia de elanio común (*Elanus caeruleus*), vulnerable en el Catálogo Regional, cuya presencia ha sido constatada a partir de los datos de los ejemplares radiomarcados por la Junta de Extremadura, que indican la posible existencia de un territorio de cría en el punto en el que la traza cruza el río Rivillas (p.k. 15). También se detecta la presencia de las especies catalogadas como vulnerables: buitre negro (*Aegypius monachus*), águila

perdicera (*Aquila fasciata*), cuyo plan de conservación del hábitat se incluye en el ámbito de estudio y águila real (*Aquila chrysaetos*), aunque no se tiene constancia de su nidificación en el ámbito de afección. De acuerdo con la información aportada por la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, en el entorno de la conexión con la A-66, se localizan plataformas de nidificación de águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), búho real (*Bubo bubo*), busardo ratonero (*Buteo buteo*) y culebrera europea (*Circaetus gallicus*), incluidas en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial.

– Otras especies de aves: destacan como reproductoras el colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*), vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, que habita en el entorno de la laguna grande de la Laguna de La Albuera; el búho chico (*Asio otus*) y el pico menor (*Dryobates minor*), vulnerables en el Catálogo Regional, localizadas en los municipios de Feria y los Santos de Maimona.

– Quirópteros: el inventario recoge 5 especies de murciélago en la zona. El murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*, vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas), murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), en peligro de extinción en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura), murciélago mediano de herradura (*Rhinolophus mehelyi*), en peligro de extinción en el Catálogo Regional) y murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*, vulnerable en el Catálogo Regional), presentan refugios en zonas cercanas a las Lagunas de La Albuera y el embalse de Villalba, por lo que su área de campeo podría verse afectada por el proyecto. Por otro lado, el murciélago de la cueva (*Miniopterus schreibersii*), vulnerable en el Catálogo Regional), por su comportamiento cavernícola, podría verse afectado en varios refugios existentes en La Sierra del Águila (p.k. 66).

– Otros mamíferos: entre ellos, el promotor destaca el lince ibérico (*Lynx pardinus*), en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas). Los núcleos de población conocidos más cercanos (Matachel-Alange-Hornachos) se sitúan 16 km al este del ámbito del proyecto y a unos 20 km de los principales corredores óptimos, identificados en el Proyecto Life Lynxconnect. No obstante, el promotor indica que, teniendo en cuenta la elevada movilidad de esta especie, no se puede descartar totalmente la presencia, muy ocasional, de algún ejemplar en el ámbito del proyecto. El ámbito de estudio no se contempla tampoco como área que en el futuro pueda albergar reintroducciones de la especie, según las previsiones del Proyecto Life Iberlynx. También destaca en el inventario de fauna la presencia de nutria (*Lutra lutra*), del Listado de Especies en Régimen de Protección Especial), asociada a algunos tramos fluviales y zonas húmedas en buen estado de conservación, como las Zonas Especiales de Conservación de Complejo lagunar de La Albuera y la Laguna temporal de Tres Arroyos.

– Invertebrados: el inventario recoge la presencia de tres moluscos bivalvos: *Unio tumidiformis*, vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, *Potomida litoralis*, y *Anodonta anatina*, cuya presencia es constatada sobre todo en la Rivera de Limonetes y en el río Rivillas, y existe probabilidad de aparición en los embalses de la zona. Asociados a zonas encharcadas y cursos de agua, destacan insectos de interés especial en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura, como *Euphydryas desfontainii*, *Vanessa virginiensis* y, en las lagunas de La Albuera, *Coenagrion scitulum*, *Apteromantis aptera*, *Euphydryas aurinia* y *Melitaea aetherie*. La presencia de la especie *Apteromantis aptera* ha sido identificada por la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura en la zona afectada por la traza del proyecto, entre los puntos kilométricos 29 y 30. Por otra parte, la Rivera de Robledillo (entorno de Zafra) se reconoce como zona de importancia en el plan de conservación del odonato *Coenagrion mercuriale*, vulnerable en el Catálogo Regional, mientras que la Laguna del Alcornoque es zona de importancia de *Cerambyx cerdo* (especie típica de encinares e incluida en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial). No se descarta la presencia de la especie vulnerable del Catálogo Regional *Plagionotus marcorum*, a la altura de Los Santos de Maimona, ligada a enclaves que albergan su planta nutricia típica (*Lavatera triloba*).

En fase de construcción, el promotor identifica impactos significativos derivados de las molestias ocasionadas por el movimiento de tierras, demoliciones, desbroces, etc., en los siguientes puntos de interés situados a menos de 750 m de la alternativa seleccionada:

- Complejo lagunar de La Albuera, donde se ha constatado la reproducción de especies acuáticas.
- Al sureste de la Urbanización de Campofrío, donde los datos de ejemplares radiomarcados indican que puede existir un territorio de cría de elanio común.
- A la altura de la Finca de La Cuadra por presencia de un primillar.
- En el interior de la de la ZEPA «Llanuras y complejo lagunar de La Albuera», ya que se ha detectado reproducción de aguilucho cenizo, sisón y avutarda.
- En el entorno de Zafra, donde se identifican individuos reproductores de sisón.

Asimismo, también durante la fase de construcción, el promotor señala que se puede producir siniestralidad por atrapamientos, atropellos y caídas en zanjas, balsas y viales, especialmente de anfibios y pequeños mamíferos. Asimismo, identifica impactos sobre las aves y quirópteros, por molestias generadas durante los movimientos de tierras, demoliciones y voladuras, que implicarán alteraciones de comportamiento, con posibilidad de abandono de zonas de cría y refugios, y que resultarán críticos en el caso de que estas acciones tengan lugar durante el periodo de cría de estas especies.

Teniendo en cuenta la presencia de ictiofauna, moluscos dulceacuícolas y anfibios, es relevante el impacto por alteración de la calidad de las aguas derivado de los movimientos de tierras y posibles vertidos accidentales. Dicho impacto es potencialmente significativo en 25 puntos de agua, identificados por el promotor, que se localizan a menos de 250 m de las obras.

El promotor también realiza una valoración del impacto por pérdida de hábitat potencial, a partir del interés faunístico de los hábitats del entorno previamente inventariados, y calcula la superficie afectada por el proyecto de estos. Los principales resultados obtenidos son:

- Se ocupan 80,79 ha de dehesa y pastizal arbolado, que tiene un alto valor faunístico por albergar poblaciones de aves rapaces forestales y ser área de campeo y alimentación de grulla común en invernada.
- Afección a 5,06 ha de puntos de agua y formaciones ribereñas, importantes por ser corredores ecológicos, hábitat óptimo para avifauna acuática, anfibios y moluscos dulceacuícolas.
- Por superficie, la mayor afección se producirá en los cultivos cerealistas de secano (112,56 ha), que desempeñan una función determinante para completar el ciclo vital de aves esteparias tales como el sisón, la avutarda, el aguilucho cenizo y el cernícalo primilla.

En fase de explotación, la ocupación directa de la autovía y las molestias derivadas del tráfico supondrán una pérdida de la calidad del hábitat en la zona afectada y su entorno. El promotor cuantifica este impacto a partir del cálculo de superficies de hábitats afectados en una franja de territorio en torno al proyecto, de anchura variable en función de la especie considerada y su comportamiento, y sobre la que descuenta una estimación de las superficies ya afectadas por la presencia de carreteras y el tráfico actual. La avifauna esteparia será la que más vea afectada su hábitat idóneo, seguida de las aves forestales y rupícolas. Calcula, además, que afectará a 54,3 ha de hábitat disponible para el elanio común y la carraca europea, 849 ha de área de campeo de grulla y 25,4 ha de hábitat idóneo en un buffer de 2 km alrededor de las colonias de cernícalo primilla. Estas cifras vienen a representar un porcentaje de pérdida de calidad del hábitat de entre el 1% y el 2% del total de hábitat disponible en zonas de interés de estas especies.

Otro impacto, que permanece en fase de explotación, es la pérdida de conectividad ecológica por fragmentación de hábitats y el efecto barrera de la autovía. El trazado intercepta en el p.k. 56 un corredor prioritario incluido en el proyecto «Estudio para la identificación de redes de conectividad entre espacios forestales de la Red Natura 2000 en España» desarrollado por la asociación WWF, coincidente con el río Guadajira, donde ese proyecta un viaducto de 100 m de longitud. El promotor también identifica una ruta migratoria, que corresponde sobre todo a las grullas que invernan en las dehesas y espacios cerealistas, interceptada por la autovía. Así, cuantifica este impacto calculando la mínima distancia entre polígonos del mismo tipo de hábitat antes y después de la presencia de la infraestructura. Para la alternativa seleccionada calcula una pérdida del 2,75% de la conectividad existente.

Por último, el promotor valora el riesgo de siniestralidad tanto por atropellos, como por colisión con el vallado perimetral de la autovía. Toma como referencia los resultados del proyecto «Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras lineales de transporte en la biodiversidad» publicado en 2024 por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO); para las alternativas seleccionadas, se registran 2 cuadrículas con densidad media de atropello y ninguna con alta densidad de atropello. En cuanto a la colisión por vallado, es apreciable en especies esteparias por volar a baja altura y en rapaces nocturnas durante la caza de pequeños vertebrados que accedan a la infraestructura.

Como medidas preventivas en fase de construcción, el promotor propone la delimitación mediante señalización de la superficie de ocupación de las obras y la prohibición de movimientos y actuaciones fuera de esa superficie como medidas más eficientes para evitar la destrucción de hábitats faunísticos y reducir las molestias sobre la fauna. Previamente a la fase de obras plantea realizar prospecciones faunísticas por especialistas para detectar posibles lugares de interés para la fauna, nidos, madrigueras, etc. Los resultados de las prospecciones determinarán la adaptación del calendario de obras a la presencia de poblaciones en periodos sensibles de su ciclo biológico (reproducción y cría especialmente). El promotor señala que esta adaptación del cronograma de obras implicará la limitación de aquellas actividades especialmente molestas (voladuras, demoliciones y movimientos de tierras). Indica que se evitarán, en lo posible, los trabajos en periodos nocturnos y, en el caso de que se realicen, propone la aplicación de las medidas correctoras, tales como orientar el alumbrado a zonas de trabajo para evitar toda emisión de flujo hacia el cielo y uso de pantallas, proyectores cerrados o reflectores asimétricos para dirigir la luz únicamente donde sea necesaria.

El promotor plantea un conjunto de pasos de fauna que definirá con mayor nivel de detalle en cuanto a ubicación y características en fase de proyecto de construcción, pero comprometiéndose a cumplir las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales publicadas por el MITECO.

Para la reducción de siniestralidad por atropello, propone la instalación de un vallado de protección de la infraestructura que cumpla dichas prescripciones técnicas y cuente con rampas de escape (1 por kilómetro, aunque en mayor densidad en tramos con hábitat forestales) y placas de señalización adecuada para mejorar su visibilidad para la avifauna. Además, en las zanjas, arquetas, canalizaciones y balsas se instalarán rampas u otros dispositivos similares para permitir la salida de fauna que quede atrapada accidentalmente. Las rampas tendrán una inclinación entre 30.º y 45.º, y sus paredes serán rugosas para facilitar el ascenso de los animales.

El promotor identifica impactos residuales sobre la fauna y considera severos los detectados sobre el efecto barrera y la siniestralidad por atropellos, y en grado moderado la pérdida de hábitat disponible para la fauna. En consecuencia, plantea un programa de medidas compensatorias consistentes en medidas agroambientales para aves esteparias y medidas de mejora del hábitat de alimentación para rapaces forestales. Además, plantea tratamientos selvícolas de mejora del arbolado existente para facilitar su empleo como plataforma de nidificación o como posadero para rapaces forestales y plantaciones en linderos y riberas de pequeños grupos o alineaciones de especies arbóreas

autóctonas como encinas, chopos, fresnos y álamos. También plantea como medidas compensatorias actuaciones de seguimiento y vigilancia ambiental sobre la siniestralidad de fauna por la presencia de la autovía y la carretera N-432, así como seguimiento de avifauna entorno al Complejo Lagunar de la Albuera, si bien corresponden al programa de vigilancia ambiental (PVA) y son analizadas en el apartado correspondiente.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura considera adecuado el tratamiento de impactos analizados y las medidas propuestas, si bien añade algunas condiciones que se incluyen en la presente resolución.

Este órgano ambiental considera significativo el impacto por pérdida de hábitat relacionado con la ocupación del territorio por la nueva infraestructura, y la influencia negativa sobre su calidad ecológica derivada del tráfico de vehículos. Se considera especialmente adverso en el caso de la avifauna esteparia, al atravesar terrenos que son utilizados por especies como avutarda, sisón, aguilucho cenizo o cernícalo primilla, sobre todo en el tramo de La Albuera. También es considerable la afección a hábitat de dehesa donde habitan numerosas especies forestales y es zona de campeo para la grulla común, así como sobre las numerosas charcas y cauces del ámbito de estudio que funcionan como foco para la biodiversidad. No obstante, estos impactos han sido tratados adecuadamente en el estudio de impacto ambiental y se consideran positivas las medidas compensatorias presentadas por el promotor, así como las requeridas por la Dirección General de Sostenibilidad.

Sin perjuicio de lo anterior, se observa un potencial impacto sobre la conectividad hidrológica y ecológica por el efecto barrera de la nueva infraestructura, que se suma al existente, por la N-432, en dos tramos: el entorno del Complejo Lagunar de La Albuera (p.k. 28,5-p.k. 31,5 de la N-432) y cruces con el río Guadajira y Rivera del Playón (p.k. 52 y p.k. 58). En estos tramos se establecen condiciones adicionales en esta resolución.

A parte de estos tramos, existe un efecto barrera sobre la movilidad de avifauna esteparia en las zonas identificadas como sensibles y donde la A-81 se diseñe en terraplén, por lo que se considera necesario que los proyectos constructivos contemplen no solo vallados señalizados sino también otras medidas que en dichas zonas obliguen a las aves esteparias a sobrevolar la infraestructura a mayor altura (pantallas vegetales, postes exentos o caballones interiores al vallado), lo que se señala también en el condicionado de esta resolución.

Respecto a las medidas planteadas por el promotor para minimizar la afección por atropello, en el apartado de condiciones se refuerzan las prescripciones del programa de vigilancia ambiental para asegurar una correcta valoración de este impacto durante la fase de funcionamiento.

3.2.6 Espacios naturales protegidos.

En el ámbito de estudio, se localizan los siguientes espacios protegidos incluidos en la Red Natura 2000:

- Zona Especial de Conservación (ZEC) ES4310062 «Laguna temporal de Tres Arroyos»: también denominada «Laguna del Alcornoque, en el término municipal de Badajoz, es colindante con el parque periurbano de conservación y ocio «Tres Arroyos».
- ZEC ES4310032 «Rivera de los Limonetes-Nogales»: discurre a lo largo de los municipios de Badajoz, La Albuera, Torre de Miguel Sesmero y Nogales.
- ZEC ES4310003 «Complejo Lagunar de la Albuera»: este espacio se encuentra en las cercanías de las localidades de La Albuera y Entrín Bajo.
- Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000398 «Llanos y Complejo lagunar de la Albuera»: incluye a la ZEC anterior, pero tiene más extensión ocupando las comarcas de Badajoz, Olivenza y Almendralejo.
- ZEPA ES0000406 «Colonias de cernícalo primilla de Zafra».
- ZEPA ES0000325 «Campiña Sur-Embalse de Arroyo Conejo».

Por otro lado, también se localizan los siguientes espacios protegidos y de interés ambiental designados por la Junta de Extremadura:

- Parque periurbano de conservación y ocio «Tres Arroyos» ubicado en el término municipal de Badajoz, al sur de la A-5.
- Parque periurbano de conservación y ocio «El Chaparral»; se localiza al suroeste del término municipal de La Albuera.
- Lugar de interés científico «Sierra de Los Olivos»: está situado en el término municipal de Los Santos de Maimona.

El promotor identifica los siguientes impactos para la alternativa de trazado seleccionada:

- ZEPA ES0000398 «Llanos y complejo lagunar de la Albuera»:

La autovía circula en el interior de la ZEPA a lo largo de 3 km (pp.kk. 14+371 a 17+732) de forma adyacente o superpuesto a la N-432. En total, la superficie afectada dentro del espacio natural es de unas 15 ha, lo que representa un 0,041% de la superficie total del mismo. Las lagunas presentes en el espacio permiten la presencia de un elevado número de aves acuáticas migradoras, tales como el flamenco, focha moruna, malvasía cabeciblanca o porrón pardo. En el espacio también se identifican grandes extensiones de cultivo de cereal de secano con presencia de avutarda, colonias de cría de aguilucho cenizo, zona de nidificación de sisón común y zonas adhesionadas donde se producen concentraciones invernales de grulla común. La valoración del impacto directo sobre la ZEPA se realiza en función de la afección a la avifauna que es objeto de conservación en este espacio.

En cuanto a la avifauna ligada a medios acuáticos, el Complejo Lagunar de La Albuera no se verá afectado directamente, por lo que los principales impactos serán las molestias en fase de construcción y el tráfico de vehículos posterior. Cabe destacar que la alternativa propuesta C2 se distancia de las lagunas respecto al trazado de la N-432, por lo que a priori este impacto no se verá incrementado de forma significativa respecto a la situación actual. El impacto sobre el efecto barrera y siniestralidad por atropello sobre las especies acuáticas es considerado por el promotor como de baja magnitud.

En cuanto a las especies esteparias, el trazado intercepta zonas de sisón y avutarda (con presencia de una parcela reproductora). La presencia de la autovía en el interior de la ZEPA y la circulación de vehículos producirá efecto barrera y un incremento de la siniestralidad por atropello y colisión con el vallado perimetral. Sobre el resto de las especies relevantes, destaca la presencia de concentraciones premigratorias de varias decenas de ejemplares de cernícalo primilla, la más cercana en el Cortijo de Saavedra, a unos 600 m del p.k. 19.

El promotor aprecia, en consecuencia, impactos significativos sobre la ZEPA, pero en una magnitud compatible con su conservación si se adoptan las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas para la protección de fauna.

- ZEC ES4310032 «Riviera de los Limonetes-nogales»:

El cruce con este espacio se realizará mediante un viaducto que se inicia en el PK 22+100 (182 m al oeste de los límites de la ZEC) y finaliza en el PK 22+600 (166 m al este de los límites de la ZEC). El proyecto atraviesa este espacio a lo largo de 152 m de una de «Zona de interés prioritario». Su plan de gestión considera elementos clave para su conservación el hábitat de interés comunitario (HIC) 92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*» y el HIC 92D0 «Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*). Así como dos especies de flora (*Narcissus assoanus* y *Galega cirujanoi*) y dos invertebrados acuáticos (*Potomida littoralis* y *Unio delphinus*). La principal presión que pone en riesgo la conservación de estas especies es la contaminación de sus hábitats.

El viaducto previsto afecta a una superficie de 3.890 m² del HIC 9180 «Fresnedas termófilas de *Fraxinus angustifolia*» que supone el 0,66% de la superficie de este HIC en la totalidad de la ZEC, lo que se valora como impacto apreciable. El promotor indica que el diseño se ha realizado de forma que los estribos del viaducto se sitúen fuera de la ZEC, aunque su ejecución conllevará la tala de 17 ejemplares de fresno.

Respecto a la afección sobre especies acuáticas de flora y fauna, el promotor considera probable la presencia de los dos invertebrados acuáticos objeto de conservación y también de nutria (*Lutra lutra*), que podría verse afectada por el efecto barrera, las molestias durante las obras y siniestralidad por atropello.

El promotor deduce del análisis de repercusiones que existe una afección del proyecto sobre la ZEC, aunque su magnitud es puntual y puede minimizarse si se ponen en práctica las medidas preventivas y correctoras previstas para la protección de la fauna y de las aguas.

El promotor también considera posibles impactos de carácter indirecto sobre estos espacios de la Red Natura 2000. En relación con la pérdida de conectividad ecológica y fragmentación de hábitats, el promotor valora la magnitud de la pérdida de disponibilidad de hábitats para las aves esteparias, fuera de Red Natura 2000, pero que pueden suponer su desconexión con territorios en zonas ZEPA, como la de «Colonias de cernícalo primilla en Zafra». Del mismo modo, considera la incidencia de las obras y permanencia de la nueva infraestructura en los cruces con cauces que constituyen corredor ecológico de conexión para las ZEC. El promotor detecta dos afecciones significativas de este tipo: en el cruce de la Rivera de Nogales (p.k. 22+400 al p.k. 28+700) y en el cruce del arroyo de La Albuera (p.k. 50+200). En estos casos, la autovía discurre por una zona adhesionada con numerosas charcas y balsas ganaderas adecuadas para la presencia de anfibios, por lo que será importante este efecto barrera para especies de anfibios y vertebrados acuáticos que constituyen objetivos de conservación en estas ZEC.

Otro impacto indirecto será la afección de la calidad de las aguas tanto en la fase de construcción como en la de explotación, que podrá impactar sobre la calidad de los ecosistemas de los espacios naturales protegidos que las engloban. El promotor destaca el Arroyo de la Nora y del Entrín en la ZEPA «Llanos y Complejo Lagunar de La Albuera».

El último impacto indirecto será la siniestralidad tanto por atropello como por colisión con el vallado. Se identifican el sapillo pintojo ibérico y el galápago leproso como las especies objeto de conservación en estas ZEC más vulnerables al atropello.

En conjunto, el promotor considera que van a existir afecciones indirectas apreciables del proyecto sobre la Red Natura 2000, sobre todo por la pérdida de conectividad para la fauna terrestre y la siniestralidad por atropello, y en menor medida por la pérdida de hábitat de especies esteparias. En todos los casos, el promotor señala que la magnitud de las afecciones es reducida una vez aplicadas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas.

Las medidas propuestas por el promotor son similares a las ya incluidas en los apartados de suelo, hidrología, flora, y fauna. Cabe destacar las siguientes durante la fase de construcción:

- Se respetarán los periodos críticos de cría de todas las especies de fauna objeto de conservación de las ZEC y ZEPA afectadas. Los movimientos de tierras situados en la ZEPA «Llanos y complejo lagunar de La Albuera» se evitarán entre primeros de marzo y finales de mayo.

- Se evitarán los trabajos nocturnos, especialmente en los tramos situados dentro de los límites o adyacentes a los espacios Red Natura 2000.

- Para evitar las molestias derivadas del tráfico durante la fase de explotación, se instalarán pantallas acústicas a su paso por la ZEPA «Llanos y complejo lagunar de La Albuera» y en el entorno de la ZEC «Ribera de los Limonetes-Nogales».

Asimismo, respecto a la elevación de rasante y las obras de drenaje planteadas en el tramo de la N-432 a su paso por La Albuera, para garantizar la dinámica hidrológica y la continuidad ecológica que minimice la desconexión entre lagunas a causa de la carretera, deberán adecuarse estas obras de drenaje transversal como pasos de fauna, ubicándolas de modo coherente con los drenajes y pasos de fauna de la A-81 proyectada.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura valora positivamente las medidas preventivas, correctoras y compensatorias planteadas sobre impactos en Red Natura 2000, aunque realiza las siguientes puntualizaciones:

– Sobre la ZEPA «Llanos y complejo lagunar de La Albuera», el tramo del trazado de la autovía incluido en este espacio es de 3 km (todo ello dentro de la zona de uso común). La afección a este espacio se minimiza al discurrir de forma paralela o sobre el eje central de la N-432 y no constata la presencia de ningún hábitat de interés comunitario. Fuera de la ZEPA, el trazado discurre por el sur de la N-432 evitando afectar al hábitat prioritario «Estepas salinas» (HIC 1510).

– Sobre la ZEC «Rivera de los Limonetes-Nogales»: el trazado de la autovía afecta a un tramo de aproximadamente 50 m del cauce de Rivera, donde no hay presencia de HIC inventariados.

– Sobre la ZEC «Complejo lagunar de La Albuera»: el trazado en este tramo no afecta a la ZEC ni a los valores ambientales que motivaron su designación.

Asimismo, valora como positiva la alternativa seleccionada en Los Santos de Maimona, ya que evita afectar al Lugar de Interés Científico «Sierra de los Olivos». Concluye que la autovía A-81, incluyendo las medidas planteadas por el promotor y las consideradas en su informe, es compatible con la conservación de los espacios de la Red Natura 2000, pues no afecta significativamente a sus valores ambientales ni a los elementos clave por los que fueron designados.

3.2.7 Paisaje.

Las alternativas seleccionadas para la construcción del enlace con la A-5 y la A-81, afectan a cuatro unidades del paisaje recogidas en el Atlas de los paisajes de España. Las más afectadas son: la unidad «Campañas al sur de Badajoz», situada entre el Badajoz y Santa Marta, y la unidad «Tierra de Barros». Además, otras dos unidades de paisaje se ven afectadas en menor proporción: «Vegas bajas del Guadiana entre Badajoz y Mérida» y «Sierras de Feria y Calera».

Durante la fase de construcción, se produce un deterioro de la calidad paisajística. El promotor valora esta afección en función de la vulnerabilidad de los elementos del paisaje y el porcentaje de la longitud del trazado que afecta a cada elemento. El tramo de conexión entre la A-5 y la A-81 afecta en su mayoría a zonas de viñedos y de cultivos herbáceos, ambas unidades con vulnerabilidad media por su grado de antropización. Asimismo, afecta a zonas de mosaicos de matorral, linderos de parcelas y bosquetes de vegetación arbórea que tienen una vulnerabilidad alta. Por otro lado, la autovía A-81 hasta Zafra afectará en su mayoría a pastizales con vulnerabilidad media, mosaicos de matorral, cultivo y otras formaciones de vegetación arbórea con vulnerabilidad alta y viñedos (vulnerabilidad media).

El promotor destaca 3 zonas de especial interés paisajístico próximas a las obras: los parques periurbanos «El Chaparral de La Albuera» y «Tres Arroyos» y la ZEC «Complejo Lagunar de La Albuera». Por otro lado, destaca la cercanía de los núcleos urbanos de Santa Marta, La Albuera y Los Santos de Maimona, así como diversas urbanizaciones que suponen puntos de observación vulnerables a esta incidencia.

Para valorar el impacto por intrusión paisajística de la nueva infraestructura en la fase de explotación, el promotor calcula la cuenca visual. En su mayoría, el trazado sería «no visible» desde los principales enclaves vulnerables de observación, siendo «algo visible». Teniendo en cuenta los focos de concentración de observadores, las zonas de

alta visibilidad se ubican en el entorno de Feria, por su ubicación elevada, y también en el entorno de los Santos de Maimona.

El promotor no plantea medidas específicas para el tratamiento de estos impactos, si bien plantea un plan para la restauración y revegetación de taludes y para la recuperación de áreas de instalaciones auxiliares y otras áreas ocupadas temporalmente tras la finalización de la fase de obras. Estas medidas contribuirán a mitigar los efectos sobre el paisaje.

Debido a la longitud del trazado, así como el tipo de acciones constructivas que implica este proyecto, este órgano ambiental considera que se producirá un impacto paisajístico significativo durante la fase de construcción, que permanecerá durante la fase de explotación para aquellas ocupaciones de carácter permanente (plataforma de la autovía, áreas de servicio, enlaces, pasos y viaductos, etc. Se considera necesario que el promotor, incorpore en fase de proyecto constructivo, un plan de restauración paisajística, que incluya, entre otras medidas la instalación de pantallas vegetales que mitiguen la visibilidad de la infraestructura desde los puntos de observación paisajística de mayor valor.

3.2.8 Patrimonio cultural.

El promotor identifica impactos directos sobre los siguientes elementos de patrimonio cultural: zona protegida Batalla de La Albuera, Las Fotanillas, La Huerta de Gallego, Las Merlinas, Los Piores y Portazgo, y 13 afecciones indirectas (a 200 m de la traza) sobre los elementos denominados Torrequebrada, Florida del Olivar, Las Nateras, Casa de Justi, Las Valdivias, Silos de la variante de Santa Marta, El Pontón Viejo, Puente del Arroyo de Navafría, Casa huerta de Don Antonio, Cerro de Villalba, Camino de Cuelgazorras, La Sedita y Llanezuelos.

Como medidas preventivas, el promotor indica que se incluirá un procedimiento de actuaciones arqueológicas y patrimoniales, el control y seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierras, se realizará un levantamiento topográfico previo de los elementos arqueológicos y etnográficos directamente afectados por el área de ocupación, y el balizamiento perimetral de 18 elementos. A su vez, el promotor indica que, si durante los trabajos de prospección se detectara la presencia de los restos arqueológicos no documentados previamente, se procederá a la excavación y valoración de los hallazgos localizados.

La Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura señala, además de los elementos señalados por el promotor, los siguientes elementos: Romeral y Los Cebadales (término municipal de La Puebla de Sancho Pérez), La Vigaría, Cerro de la Encina, Taller, Torre de San Francisco y El Pino (término municipal de Zafra). Además, establece los criterios técnicos y metodológicos a seguir durante las excavaciones arqueológicas a raíz de hallazgos encontrados en el seguimiento arqueológico de las obras, así como una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que el promotor se compromete a incorporar en los proyectos de construcción. No obstante, ante la importancia de algunas medidas destacadas en el informe de la Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, este órgano ambiental traslada dichas medidas al condicionado de esta resolución.

3.2.9 Bienes de dominio público.

En el ámbito de estudio, se detectan dos montes incluidos en el Catálogo de Montes de Utilidad Pública, Sierra de los Olivos y Sierra de San Cristóbal, en el término municipal de Los Santos de Maimona, cuyos terrenos no se verían afectados por la alternativa C2 seleccionada. Además, hay varios montes comunales de aprovechamiento vecinal, siendo el monte comunal «La Dehesilla», en Santa Marta, el único que se afecta de forma directa.

El ámbito de estudio afecta a varias vías pecuarias, concretamente 3 cañadas reales, un cordel y dos coladas. La alteración o deterioro de las vías pecuarias se deriva como consecuencia de la ocupación temporal de su dominio durante las obras, debiendo quedar restaurado una vez finalizadas las mismas.

Con objeto de asegurar la protección de estos elementos, se incluyen condiciones en esta resolución.

3.2.10 Población y salud.

El proyecto discurre a través de los términos municipales de Badajoz, Feria, Fuente del Maestre, La Albuera, La Parra, Los Santos de Maimona, Nogales, Puebla de Sancho Pérez, Santa Marta, Torre de Miguel Sesmero y Zafra. La alternativa seleccionada sigue el corredor de la carretera N-432, pasando cercana a los núcleos urbanos de La Albuera, Santa Marta, Feria, Zafra, Los Santos de Maimona. Los impactos sobre la población derivados de molestias, contaminación atmosférica, acústica y lumínica generados por las obras y el tráfico viario han sido analizados en el apartado sobre calidad del aire. El promotor identifica además como efectos negativos sobre la población los cambios de los usos de suelo, el efecto barrera y los cambios de ubicación o alteración de servicios de uso público.

El promotor indica que las acciones constructivas suponen un incremento de mano de obra local, pero, por otro lado, implican un efecto negativo sobre las actividades de interés socioeconómico local, principalmente explotaciones agrícolas y ganaderas. En cuanto a la fase de explotación, considera que el proyecto un efecto positivo sobre la población al reducir los tiempos de transporte, suponiendo a su vez una mejora en la economía.

El promotor indica que, durante el diseño de los proyectos constructivos, se asegurará la restitución de los servicios y de la permeabilidad territorial, así como la indemnización compensatoria de los propietarios afectados. Por otro lado, durante las acciones constructivas, se controlará la superficie de ocupación necesario y se restringirá la circulación de los movimientos de maquinaria a los caminos seleccionados. El promotor asegurará mediante un plan de circulación y señalización que se garantice el nivel de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, de tal manera que todo desvío de servidumbres y vías públicas ya sea provisional o permanente, se señalice adecuadamente, con objeto de evitar riesgos de accidentes con otros usuarios.

3.3 Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos.

El promotor analiza como principales riesgos durante la construcción de la autovía los accidentes de maquinaria y equipos que desencadenen incendios, así como explosiones en el almacenamiento o transporte de explosivos para voladuras, vertidos de sustancias peligrosas, desplomes y corrimientos de tierras en las zonas de acopio temporal, durante las excavaciones, terraplenados y vertederos.

El promotor estima que el impacto sobre el medio ambiente en estos episodios no será significativo, atendiendo a las medidas preventivas y protocolos de actuación contemplados en el estudio de impacto ambiental. Entre estas medidas preventivas, cabe destacar que las zonas de instalaciones auxiliares se ubicarán fuera de las zonas de exclusión y serán objeto de impermeabilización, los vertederos y préstamos, que en su caso resulten necesarios, se dispondrán fuera de las zonas excluidas, aparte de otras medidas señaladas por el promotor que son medidas generales de buenas prácticas y de seguridad.

En relación con los accidentes graves durante la explotación, el promotor considera como principal causa el transporte de mercancías peligrosas, aunque valora el riesgo como bajo, así como la vulnerabilidad ambiental frente a estos episodios, atendiendo a los protocolos de seguridad y medidas de actuación previstos en estas situaciones.

Respecto al análisis de riesgos de catástrofes, analiza el riesgo sísmico, el riesgo de inundación, el riesgo de incendio forestal y el riesgo geológico.

En cuanto al riesgo de inundación, el promotor tiene en cuenta las zonas inundables del Sistema Nacional de Cartografía publicado por este Ministerio, y concluye que el nivel de riesgo solo es significativo en los cruces con los principales cauces. Considerando que estos se proyectan en viaducto, puede minimizarse el peligro de inundación en episodios de avenidas extraordinarias mediante un correcto diseño de los pasos en la fase de proyecto constructivo, cuyas dimensiones deberán garantizar la continuidad del flujo de caudal punta y la capacidad de desagüe en la plataforma.

Finalmente, respecto a los incendios forestales, el análisis de riesgos señala que más de un 25% del trazado discurre sobre zonas de alto riesgo de incendio. Sin embargo, el promotor considera el impacto no significativo, ya que contempla un protocolo de emergencia frente a incendios para la fase de explotación de la autovía, que tendrá en cuenta la legislación vigente en la materia y el Plan de protección civil de emergencia por incendios forestales de Extremadura.

3.4 Programa de vigilancia ambiental.

En la fase de construcción, el promotor plantea un programa de vigilancia ambiental (PVA) que se centra en detectar y corregir desviaciones con relevancia ambiental respecto al proyecto de construcción y el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras. Para cada acción descrita define la frecuencia, un indicador, el valor umbral y las medidas de respuesta si este se supera. Destacan las siguientes acciones:

- Control visual de la no ocupación de las zonas excluidas previamente al inicio de las obras, incluyendo las zonas de instalaciones auxiliares y viales de obra.
- Vigilancia de que se cumple el programa de obras con las exigencias establecidas.
- Controles semanales para detectar la presencia/ausencia de surcos o cárcavas en suelos desnudos.
- En las obras próximas a los cauces (25 metros aguas arriba y aguas abajo) se comprobará con frecuencia semanal la ausencia de materiales potencialmente contaminantes, así como el número y estado de barreras de retención de sedimentos. Asimismo, se llevará un control visual del número de balsas de decantación construidas y, con frecuencia quincenal, se realizará un seguimiento de la calidad de las aguas.
- En áreas vulnerables al ruido (entornos de población y espacios naturales) se realizará un control continuo para comprobar que el nivel de ruido no supera los umbrales establecidos por la legislación vigente.
- En el replanteo previo al inicio de las obras, y semanalmente durante las mismas, se llevará a cabo un control visual de los recintos que alberguen hábitats de interés comunitario, poblaciones de flora protegida u otras formaciones vegetales de interés, donde se comprobará que se mantienen señalizados como zonas de exclusión. El promotor también contempla llevar a cabo una prospección botánica para comprobar la no afección a individuos o recintos de especies de flora protegida (*Serapias occidentalis*, *Narcissus cavanillesii*, *Medicago scutellata*, *Galega cirujanoi*, *Silene fuscata* y *Lavatera triloba*), bien durante la campaña de geotecnia, o bien en el replanteo previo a las obras. Este control florístico se extenderá durante los movimientos de tierras.
- Control de la retirada de la capa superficial del suelo vegetal y el mantenimiento de la tierra vegetal en condiciones óptimas. Diariamente, se controlará que se esté aportando un espesor mínimo de tierra vegetal en las zonas donde se vaya a desarrollar la restauración e integración paisajística. Semanalmente, durante las acciones de revegetación, se controlará el grado de cobertura de especies hidrosebradas, superficies tratadas y ejemplares plantados comparados con los previstos. Estas acciones se intensificarán especialmente para la restauración del HIC 6220.
- Prospección faunística previa al inicio de las obras para detectar especies de interés. Durante la fase de construcción se llevará un control continuo para evitar el atropello de individuos. Semanalmente durante toda la fase de construcción se vigilará

que se mantenga la permeabilidad de una franja de conexión libre de elementos artificiales o actuaciones de la obra. Se comprobará semanalmente la correcta ejecución de pasos de fauna, cerramientos y dispositivos de escape para la fauna.

El PVA contempla extender el seguimiento de algunas medidas durante toda la vida útil de la infraestructura, trasladando este seguimiento a la empresa adjudicataria del mantenimiento y conservación de la A-81, como la inspección y mantenimiento de las pantallas acústicas, control de la efectividad en pasos de fauna, obras de drenaje, dispositivos de escape, cerramientos y pantallas anticolidión, retirada de residuos, erradicación de especies invasoras y registro de mortalidad de fauna por atropello o colisiones. Anualmente, la entidad responsable en el mantenimiento y conservación de la infraestructura comunicará los datos de siniestralidad de fauna al órgano sustantivo. El promotor indica también que los datos del seguimiento se comunicarán a la Subdirección General de Sistema Integrado de Información de la Biodiversidad del MITECO.

El seguimiento de las medidas sobre restauración vegetal e integración paisajística se prolongará, si fuera necesario, más allá de los cinco años hasta la consecución de los objetivos perseguidos.

Durante el período de garantía (1 año), se llevará a cabo un control de la eficacia de las pantallas acústicas mediante el registro con sonómetros de los valores de inmisión acústica en las zonas vulnerables y se verificará que los sistemas de iluminación cumplen lo especificado en las medidas preventivas.

A lo largo de toda la vida útil de la infraestructura, se comprobará que se hayan dimensionado adecuadamente las obras de drenaje, para ello se revisarán estas estructuras dos veces al año, previamente y tras la época de mayor probabilidad de avenidas.

El promotor contempla realizar durante los 10 primeros años de explotación de la autovía A-81 algunos estudios específicos para el seguimiento de los efectos sobre la Red Natura 2000, que recogerá en una ficha específica del PVA:

- Seguimiento quincenal del uso por parte de las aves esteparias de las zonas aledañas a la ZEPA «Llanos y complejo lagunar de La Albuera». El promotor toma como indicadores la aparición de nuevos hábitats para la fauna en el entorno de la A-81, y la presencia de parejas reproductoras de aguiluchos o zonas de leks.
- Seguimiento bianual de la calidad de las aguas y de las poblaciones de especies de flora de la Rivera de Nogales.
- Seguimiento bianual de las medidas compensatorias de HIC en Red Natura 2000.
- Seguimiento bianual de la presencia de especies exóticas invasoras.

Con periodicidad semestral, antes de finalizar periodo de garantía, se llevará a cabo un control visual de la efectividad de los tratamientos de revegetación.

Respecto al seguimiento de fauna en fase de explotación, se realizarán durante los diez primeros años desde la recepción de la obra con una periodicidad semestral las siguientes acciones:

- Control de la efectividad de las medidas para reducir el efecto barrera. Para ello se medirá la utilización real de los pasos ejecutados y de los dispositivos de escape, junto con el mantenimiento de la correcta adecuación de los pasos de fauna.
- Tanto en la autovía como en las infraestructuras cercanas (con énfasis en la N-432), se llevará a cabo un seguimiento conjunto de la siniestralidad por atropellos y colisión con elementos de la infraestructura. También se realizará la revisión del estado del cerramiento y los dispositivos de escape. El promotor indica que se realizarán estudios puntuales si se detectan puntos negros de atropello.

El promotor incluye un seguimiento de las medidas compensatorias de hábitats de interés comunitario fuera de Red Natura 2000. El control será bianual (primavera y otoño) durante los diez primeros años. Consistirá en el seguimiento de las acciones de restauración de los tipos de HIC 5330, 6220, 6310, 91B0 y 92D0. Como indicador

cuantitativo de efectividad, se registrarán las superficies objeto de restauración (con las fincas conveniadas) y otros indicadores de calidad del hábitat, como la reducción de presiones humanas sobre estos hábitats, la mejora de arbolado, matorral y pasto y la ejecución de plantaciones en el dominio público hidráulico y sus zonas de protección (para las restauraciones en riberas).

Finalmente, destacar como principal medida del PVA para el seguimiento de fauna en zonas fuera de la Red Natura 2000, el seguimiento de las medidas compensatorias agroambientales y de mejora del hábitat faunístico de aves esteparias y aves rapaces. El control será bianual (primavera y otoño durante los diez primeros años tras la recepción de la obra). Se toman como indicadores las medidas agroambientales ejecutadas, el número de acuerdos de custodia del territorio, el abandono efectivo de parcelas que se propongan para mejorar el hábitat de alimentación de las rapaces y los tratamientos selvícolas de mejora ejecutados.

El condicionado de la presente resolución incluye algunas medidas específicas a contemplar de forma adicional en el PVA.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación 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, la información adicional presentada y el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

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 estudio informativo «Autovía A-81, Badajoz-Granada. Tramo: Badajoz-Espiel», 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 señalan 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:

1. Condiciones al proyecto

1.1 Condiciones generales.

(1) La aprobación definitiva del estudio informativo que resulte de la presente declaración de impacto ambiental se referirá exclusivamente al ámbito territorial correspondiente al enlace de la A-81 con la Autovía del Suroeste A-5, en el entorno de

Badajoz, y al tramo de la A-81 comprendido entre este enlace y la Autovía de la Plata A-66.

(2) La aprobación definitiva del estudio informativo se referirá a la Alternativa 3 para el enlace con la A-5 y a la Alternativa C2 para la autovía de nuevo trazado A-81 hasta la A-66, por resultar la alternativa de menor impacto ambiental que coincide, además, con la seleccionada por el promotor en el análisis multicriterio.

(3) Los proyectos constructivos, que definirán más en detalle las actuaciones del estudio informativo, serán supervisados por las Administraciones públicas afectadas que así lo hayan indicado en sus informes y, para aquellas actuaciones que lo requieran en virtud de la legislación aplicable, deberán obtener la autorización previa para su ejecución.

(4) En caso de que alguno de los proyectos constructivos que desarrollen el estudio informativo introduzcan modificaciones sustanciales respecto al trazado finalmente seleccionado en esta fase y considerado en esta resolución, deberá someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada u ordinaria, según requiera el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

(5) Sin perjuicio de lo anterior, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la participación pública o contenidas en la información adicional, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

(6) 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», para cada una de las actuaciones previstas.

(7) Se deberá proceder a la retirada de cualquier tipo de residuo no biodegradable generado por la maquinaria u operarios, los cuales serán gestionados según las disposiciones establecidas en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y en el Decreto 20/2011, de 25 de febrero, por el que se establece el régimen jurídico de la producción, posesión y gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad Autónoma de Extremadura. Los residuos de construcción y demolición deberán gestionarse de acuerdo con lo informado por la Junta de Extremadura.

(8) Para evaluar la incidencia ambiental de las áreas de servicio y otras instalaciones auxiliares (plantas de aglomerado, plantas de hormigón...) se deberán tramitar las correspondientes evaluaciones de impacto ambiental, en caso de resultar aplicable según lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley de evaluación ambiental.

(9) En fase de proyecto constructivo, se delimitarán zonas de exclusión, que comprenderán las áreas de mayor calidad y fragilidad ambiental. En estas zonas quedará prohibida la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, acopios de materiales o instalación auxiliar.

(10) El promotor deberá evitar, corregir o compensar, por este orden de prioridad y a la mayor brevedad, los impactos que no se hayan podido prever en esta fase de estudio informativo, pero sí hayan tenido finalmente lugar, de acuerdo con los resultados del programa de vigilancia ambiental que se deberá desarrollar.

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

(11) El promotor deberá plantear los accesos a la zona de actuación en función de los caminos ya existentes y evitando en lo posible el desbroce y la compactación de terrenos naturales.

(12) Las instalaciones auxiliares y zonas de ocupación temporal deberán instalarse en zonas preferentemente ya degradadas. En todo caso, se deberá proceder a la restauración morfológica y descompactación de todos los terrenos ocupados de forma temporal. Estas zonas deberán estar adecuadamente impermeabilizadas y contar con

dispositivos de recogida y depuración de residuos y derrames accidentales de grasas y aceites.

(13) No se podrán realizar grandes explanaciones fuera del trazado de la autovía a no ser que, por cuestiones técnicas y debidamente justificadas, sea estrictamente necesario.

(14) Los proyectos constructivos que se desarrollen con posterioridad incluirán un programa de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, con el grado de detalle necesario para ejecución conjunta con el resto de las obras. Se considerarán entre estas medidas: mantener un balance ajustado de los movimientos de tierras, en el que se deberá tender a una compensación equilibrada entre volúmenes de desmonte y terraplén; mantener la mayor superficie de cubierta vegetal y evitar la compactación del suelo.

(15) En el caso de ser necesarios, los préstamos de áridos deberán proceder de explotaciones mineras autorizadas. De no ser así, el promotor deberá tramitar su autorización ante el órgano competente de la Junta de Extremadura.

(16) En el interior del perímetro de obra y en los caminos de acceso a este no se podrá circular a más de 20 km/h.

(17) Las obras se ejecutarán preferentemente fuera del periodo nocturno, siendo obligatoria esta medida al menos en los entornos de población (a distancias inferiores a 2 km de núcleos urbanos) y en espacios naturales de interés (áreas definidas como de interés para la fauna, espacios de la Red Natura 2000 y parques periurbanos).

(18) Los proyectos constructivos deberán realizar un nuevo inventario de edificaciones residenciales, sanitarias y educativas en los que se prevea la superación de los valores límite de inmisión marcados en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Este inventario deberá tenerse en cuenta a la hora de programar las acciones constructivas y mejorar el diseño de las medidas correctoras. Es necesario que en los cálculos que realice el promotor se tengan en cuenta el resto de las fuentes de ruido existentes, tales como la carretera N-432, el resto de la red viaria o los ferrocarriles existentes en el ámbito de estudio.

(19) Asimismo, los proyectos constructivos deberán contar con un inventario de edificaciones aisladas, y espacios naturales protegidos que se encuentren a una distancia de 300 m donde se puedan producir deslumbramientos en la fase de explotación. En estos puntos se deberán proponer pantallas para disminuir su afección.

(20) En el diseño del alumbrado, se deberá considerar como zona E1 (áreas no iluminadas o con entornos oscuros) todas las zonas del proyecto que se encuentren en un entorno no antropizado (1,5 km de los núcleos urbanos) y áreas de interés natural (zonas de interés para la fauna y Red Natura 2000). La iluminación de la N-432 deberá estar coordinada con la zonificación prevista en este proyecto.

(21) Cualquier actuación que se realice en Dominio Público Hidráulico requerirá autorización administrativa previa de la Confederación Hidrográfica del Guadiana. En ningún caso será autorizable la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas.

(22) En suelo rural, se evitará la instalación de nuevas infraestructuras lineales diseñadas en paralelo con el cauce.

(23) El diseño de las obras de drenaje transversales y viaductos respetará las áreas de drenaje naturales. El promotor deberá garantizar las medidas necesarias para no incrementar el riesgo de inundación. Para ello, el promotor deberá actualizar el estudio hidrológico en fase de proyecto constructivo, considerando las zonas inundables asociadas al periodo de retorno máximo (500 años) y revisará la ubicación y dimensiones de las obras de drenaje transversales y viaductos, con el fin de que garanticen los flujos de escorrentía, la continuidad longitudinal y transversal de la red hidrológica y reduzcan el efecto barrera y el riesgo de inundación en avenidas extraordinarias.

(24) El promotor deberá asegurar el mantenimiento de los caudales de los cauces y la continuidad hidrológica. A este respecto, cualquier desvío temporal de caudales para la construcción en seco de obras de paso deberá contar con autorización previa de la Confederación Hidrográfica del Guadiana y ser posteriormente restaurado a su estado original, sin poder concentrar o canalizar varios cauces en una sola obra de drenaje.

(25) El diseño de viaductos se realizará de forma que no se ocupe la vía de intenso desagüe con terraplenes o estribos de la estructura de paso y no se produzcan alteraciones significativas de la zona de flujo preferente, para lo cual la obra de paso se complementará con posibles obras de drenaje adicionales y pasos inferiores. En caso necesario, podrán ubicarse pilas dentro de la vía de intenso desagüe, minimizado siempre la alteración del régimen hidráulico, y garantizando que la sobreelevación producida sea inferior a los límites establecidos en el artículo 9.2 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. En aquellas zonas donde pueda verse afectada la seguridad de las personas y bienes o el posible desarrollo urbanístico, la sobreelevación máxima será inferior a 10 cm.

(26) En las obras de defensa de los viaductos y los encauzamientos propuestos en el proyecto, el promotor deberá adoptar soluciones de tipo flexible (tipo escollera o gaviones).

(27) Se deberá requerir autorización a la Dirección Técnica de la Cuenca Hidrográfica del Guadiana en el cruzamiento con la conducción de abastecimiento «Campiña Sur».

(28) Se deberá garantizar la permeabilidad de las aguas superficiales a ambos lados de la autovía de forma que no afecte negativamente a la dinámica hidrológica del complejo lagunar de la Albuera. Para ello, el promotor deberá intensificar los drenajes en el entorno de la ZEPA tanto en la A-81 como en la carretera N-432 (p.k. 38,5 al p.k. 41,5), elevando si es preciso la rasante actual.

(29) En la construcción de puentes, viaductos, etc. se extremarán las precauciones para minimizar la afección a los diferentes hábitats de ribera. Las actuaciones no podrán afectar al lecho del cauce, que deberá mantenerse en su estado natural a lo largo del desarrollo de todas las actuaciones, y sin afectar a la dinámica hidrológica.

(30) En el diseño definitivo de los proyectos constructivos se deberá contar con un estudio botánico que permita comprobar la posible presencia de los hábitats de interés comunitario y ejemplares de flora protegida identificados en la evaluación de impacto ambiental. El resultado de esta prospección podrá condicionar el replanteo definitivo de la traza y determinará la ubicación final de los elementos del proyecto tales como instalaciones auxiliares, caminos de acceso, ubicación de estribos en viaductos, disposición de taludes, etc. A las especies de flora protegida objeto de prospección previstas por el promotor, se deberá añadir la especie *Serapias-perez chiscanoi*. Cualquier afección directa a ejemplares de especies de flora protegida deberá ser corregida o compensada.

(31) El promotor deberá incluir un estudio de arbolado que cuantifique el número de pies afectados finalmente, donde se caractericen los individuos por especie y estado fitosanitario. El estudio deberá ser remitido a la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura.

(32) Asimismo, se deberá contar con un experto botánico durante las acciones constructivas que vele por el balizamiento y protección de las comunidades vegetales que sean consideradas de interés.

(33) Se deberán utilizar todas las técnicas posibles para evitar la tala de ejemplares arbóreos de encina. El promotor deberá valorar previamente el transplante de las mismas en vez de su tala.

(34) En ningún caso se procederá a la quema de vegetación.

(35) A la altura del complejo lagunar de La Albuera, se deberá asegurar la permeabilidad de las aguas superficiales a ambos lados de la autovía para evitar el deterioro del tipo de HIC prioritario 1510. Aunque no se prevén ocupaciones directas

sobre terrenos con presencia de este tipo de HIC, en caso de su detección durante las prospecciones, deberán delimitarse como zonas de exclusión.

(36) El promotor deberá elaborar un programa específico de medidas compensatorias de hábitats de interés comunitario y presentarlo ante la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura. El promotor deberá incorporar a este programa de medidas un proyecto de mejora de hábitats de flora protegida, en coordinación con el Centro de Conservación de Flora de Extremadura, en particular para la conservación de *Lavatera triloba*.

(37) El promotor debe asegurar la viabilidad de todas las reforestaciones proyectadas. Para ello, deberán contar con riegos de apoyo durante los primeros años. Se deberá establecer un plan de vigilancia de las marras para garantizar su estado fitosanitario.

(38) Para la elaboración de los proyectos constructivos el promotor deberá actualizar el estudio de fauna, llevando a cabo nuevas prospecciones en campo, cuyos objetivos deben ser:

- Caracterización de la avifauna presente en las lagunas del Complejo de La Albuera con el objeto de programar las actividades de construcción de la forma menos disruptiva posible.
- Identificación de las zonas con presencia de aves esteparias para evitar su afección por el proyecto.
- Inspección de los primillares del entorno como núcleos de cría para establecer las medidas correctoras necesarias.
- Identificación de los espacios utilizados por las grullas como dormitorios o zonas de alimentación con el fin de evitar las zonas más sensibles.
- Localización de nidos de aves rapaces en el ámbito de dehesa para evitar la tala de estos árboles.
- Localización de refugios de quirópteros para establecer las pantallas anticolidión necesarias.
- Ubicación de las charcas y humedales con presencia de anfibios catalogados para diseñar pasos de fauna adecuados que garanticen su conectividad.

Las prospecciones deberán ser realizadas por técnicos que puedan acreditar su experiencia en este tipo de muestreos. Los resultados de dichos muestreos deberán recopilarse en una memoria informativa con información cartográfica adjunta y remitirse a la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura para su valoración.

(39) Durante el replanteo definitivo de las zonas de ocupación deberá realizarse una nueva prospección de fauna que permita identificar la presencia de especies protegidas, sus nidos, madrigueras o refugios de cría. En ningún caso las prospecciones deberán tener como objeto ahuyentar individuos o provocar su desplazamiento a otras zonas. Se respetarán los nidos detectados, a no ser que interfieran con el correcto funcionamiento de las obras o supongan un riesgo para la especie, en cuyo caso podrá llevarse a cabo su traslado, contando previamente con la autorización del organismo competente.

(40) Si durante la realización de las obras se detectara la presencia de alguna especie protegida que pudiera verse afectada por los trabajos, se paralizará inmediatamente la actividad y se comunicará a la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura para que establezca las medidas adicionales de mitigación o compensación que sean necesarias.

(41) Teniendo en cuenta el inventario de fauna realizado por el promotor, se establecen las siguientes limitaciones temporales en la fase de construcción:

(a) En todo el entorno a menos de 1,5 km de la ZEPA «Llanos y complejo lagunar de La Albuera», se paralizarán las obras de marzo a junio (periodo reproductor del sisón).

(b) A la altura del cruzamiento con el río Rivillas, en el p.k. 15 y en un entorno de 2 km, no se podrán realizar acciones constructivas entre febrero y junio para no afectar a

la colonia reproductora de elanio común. En todo caso, en las semanas previas a las primeras ocupaciones del tramo anteriormente mencionado, se deberá hacer una campaña de vigilancia para detectar posibles nidificaciones. En caso afirmativo, se deberá comunicar a la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura.

(c) En las zonas de dehesa, se paralizarán las obras entre el 1 de marzo y el 31 de julio.

(d) Se respetarán aquellas otras prescripciones que establezca la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, a raíz de las prospecciones a realizar en fases siguientes.

(42) Los elementos de interés para la biodiversidad tales como majanos o muros de piedra deberán ser repuestos, de forma que se respeten las características y dimensiones similares.

(43) En las zonas con presencia de aves esteparias se deberán crear pantallas para obligar a elevar el vuelo de estas aves para evitar colisiones con vehículos en la autovía, que podrán consistir en plantaciones de arbolado con especies autóctonas, postes exentos o caballones de tierra.

(44) Con objeto de reducir el efecto rechazo de la fauna debido a la circulación de vehículos, el promotor deberá reforzar la propuesta de pantallas acústicas en los siguientes puntos del trazado:

(a) En el cruce con el río Rivillas.

(b) Entre los pp.kk. 30 a 40, en ambos lados por presencia de esteparias.

(c) Otros puntos de interés que resulten de las prospecciones de fauna.

(45) La densidad y el diseño de los pasos de fauna y vallados se adecuará en los territorios considerados prioritarios para la desfragmentación de hábitats causada por infraestructuras lineales de transporte, con el objetivo de incrementar la permeabilidad para la fauna silvestre y restablecer la conectividad ecológica. Se buscará que estos pasos guarden la máxima coherencia posible con los existentes en la carretera N-432, en la cual se deberán acometer inspecciones sobre su estado de conservación y efectividad, con el objeto de plantear su reacondicionamiento. En los proyectos constructivos se deberán recopilar y analizar los datos de accidentalidad y mortalidad de fauna por atropellos de la carretera N-432 para identificar los tramos conflictivos, establecer umbrales de actuación y ejecutar soluciones innovadoras, siguiendo las acciones contempladas en el Eje 2 de la Estrategia de Desfragmentación de Hábitats Afectados por Infraestructuras Lineales de Transporte. Se recomienda recabar información del proyecto Stop Atropellos (SAFE) y la información de este Ministerio sobre áreas prioritarias objeto de desfragmentación en infraestructuras lineales de transporte.

(46) Las obras de drenaje transversal se adaptarán como pasos de fauna para pequeños vertebrados y anfibios, cumpliendo las siguientes medidas:

– Se procurará que en los pasos que no queden escalones que puedan impedir el movimiento de especies aguas arriba. En las obras de drenaje transversal de arroyos medianos y pequeños se deberán construir pequeñas estructuras que permitan ralentizar la corriente y facilitar el ascenso. Contarán con banquetas laterales en seco que faciliten la salida del drenaje.

– Se revegetará el entorno de acceso a la obra de drenaje transversal para conducir a la fauna a su interior.

(47) En el entorno del Complejo Lagunar de La Albuera las 9 obras de drenaje transversal a construir en la N-432 (p.k. 28,5-p.k. 31,5) se adecuarán como pasos de fauna, según las prescripciones técnicas de diseño publicadas por este Ministerio y las condiciones del apartado anterior.

(48) Asimismo, en el p.k. 52 y el p.k. 58, cruces con el río Guadajira y Rivera del Playón, respectivamente, se requiere que los viaductos propuestos se amplíen en longitud y que se restaure el bosque de ribera en estos tramos para favorecer su funcionamiento como corredores ecológicos, tanto de vertebrados terrestres como para

avifauna y quirópteros. Se incorporarán, asimismo, pantallas anticolidión en cada viaducto (mediante postes exentos).

(49) Se deberán acometer medidas compensatorias de mejora de hábitats para la fauna, en una superficie que sea 1,5 veces la afectada por el proyecto. Dicho plan deberá consensuarse con la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura e irá dirigido a la mejora de hábitats esteparios y de dehesa.

(50) Con carácter general, no se podrá afectar a las 25 lagunas temporales localizadas en el ámbito de estudio. En el caso de que por imposibilidad técnica se vea afectada alguna de ellas, se deberá compensar el impacto mediante la creación de una charca artificial con las mismas características que la afectada, en una ubicación previamente consensuada con la Dirección General de Sostenibilidad la Junta de Extremadura. Como medida preventiva, en el entorno de estos puntos de agua, se instalarán dispositivos de control de la contaminación y barreras de retención de sedimentos.

(51) Se deberá realizar una prospección específica para la detección de la especie *Galega cirujanoi* con el objeto de detectar posibles individuos en la ejecución del viaducto a la altura del cruce con la ZEC «Riviera de los Limonetes-Nogales». Las prospecciones deberán en épocas que permitan la identificación de la especie según su fenología.

(52) Cada proyecto constructivo deberá contener un programa de restauración e integración paisajística que incluya todas las zonas de ocupación temporal, las zonas de préstamo, vertedero y de instalaciones auxiliares. En dicho plan se deberá buscar la utilización máxima de toda la tierra vegetal recopilada durante los trabajos de preparación del terreno y movimientos de tierras y será obligatoria la revegetación a partir de material forestal reproductor de origen y calidad garantizados que correspondan a especies autóctonas procedentes de viveros forestales locales.

(53) En los alrededores de Los Santos de Maimona, Santa Marta y La Albuera se deberán instalar pantallas vegetales en torno a la autovía que disminuyan el impacto visual.

(54) Se mantendrá un entorno de 100 m de protección desde el bien de interés cultural «Torre árabe de los rostros» ubicado en el término municipal de Badajoz y a unos 150-200 m de la alternativa elegida en el enlace con la A-5.

(55) Se establecerán áreas de protección en torno a yacimientos arqueológicos detectados de al menos 200 m de radio. Para aquellos yacimientos afectados directamente, se delimitará su extensión máxima, señalizando un área de protección de al menos 25 m a su alrededor, que no deberá resultar invadida por las obras hasta que no se proceda a la excavación e intervención arqueológica completa, que será informada a la Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, quien valorará las características de los restos y podrá autorizar al promotor el tratamiento de los mismos, condición necesaria para proseguir los trabajos en ese punto.

(56) Todos los hallazgos e intervenciones arqueológicas deberán ser documentados y publicados con carácter divulgativo por su interés social y cultural.

(57) Se deberán diseñar los correspondientes pasos a distinto nivel que repongan los caminos y vías actuales interceptados por los trazados proyectados, o bien mediante creación de pasos en zonas donde no existen en la actualidad.

(58) Se incorporarán las soluciones de continuidad de las vías pecuarias interceptadas y los desvíos alternativos a utilizar durante la fase de construcción en caso de ser necesario, en coordinación con el órgano competente de la Junta de Extremadura.

(59) Si fuera necesario ocupar terrenos de dominio público pecuario para la construcción de la autovía, se deberá mantener su integridad superficial, garantizando la disponibilidad de los terrenos necesarios que aseguren su continuidad y condiciones adecuadas. Se deberán amojonar los terrenos temporalmente restituidos e instalar la señalética necesaria.

1.3 Condiciones al Programa de vigilancia ambiental (PVA).

(60) El PVA deberá ser modificado o ajustado durante las sucesivas fases del proyecto, de forma adaptativa, en función de los resultados obtenidos de los seguimientos.

(61) Durante la fase de construcción el promotor deberá llevar a cabo un control fisicoquímico de los principales cauces interceptados por las obras. Para ello, previamente a las primeras acciones constructivas se deberán tomar muestras de agua para su análisis, fotografías de los cauces y de sus elementos más relevantes (tales como vegetación o fauna) que servirán para valorar el estado inicial. Durante los periodos en los que se realicen trabajos a menos de 25 m aguas arriba y/o abajo de los cauces, se deberán repetir las muestras y fotografías con periodicidad quincenal. El promotor deberá incluir en la memoria final de las obras una comparación del estado inicial y final de los cauces.

(62) Los proyectos constructivos deberán incluir un plan de monitorización de ruido y vibraciones durante la fase de obras donde se establezcan las ubicaciones y procedimientos de medición, de forma que se puedan ir adaptando las medidas correctoras para minimizar las molestias. En el caso de se superen los valores límite en dos medidas consecutivas se deberán tomar medidas adicionales tales como pantallas acústicas móviles.

(63) Los trabajos de apeo y desbroce de vegetación contarán con la supervisión de especialistas botánicos para la detección de especies de interés y protección de los hábitats de interés comunitario.

(64) Asimismo, se deberá contar con especialistas en fauna durante todas las acciones constructivas cuya tarea será la vigilancia ante las posibles afecciones a individuos, nidos, camadas, etc., de las especies consideradas de interés. Estos especialistas se encargarán de vigilar diariamente que las zanjas, arquetas, canalizaciones y balsas estén protegidas para impedir la caída accidental de pequeños vertebrados y que dispongan de rampas que faciliten su escape.

(65) Con frecuencia semanal durante los dos primeros años de funcionamiento, mensual durante los cinco primeros años y anual en el resto de la fase hasta cumplir los 10 años, se deberá realizar una evaluación del estado ecológico y fitosanitario de las superficies restauradas y llevar a cabo las medidas adicionales necesarias para asegurar el éxito de las mismas.

(66) El promotor deberá diseñar y llevar a cabo una campaña de mediciones acústicas para asegurar que se cumplen los límites establecidos en la normativa de aplicación y en la presente resolución. La campaña se iniciará inmediatamente tras la puesta en funcionamiento de la autovía, recopilando datos durante al menos tres meses. El promotor deberá incorporar las medidas adicionales que sean necesarias para cumplir con los niveles acústicos.

(67) Durante los diez primeros años desde la puesta en funcionamiento, se deberá establecer un plan de seguimiento del uso y efectividad de los pasos de fauna cuya metodología tomará como referencia los 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 núm. 2 (2008); y Prescripciones Técnicas para hacer Efectivos los Seguimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentación y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documento núm. 8 (2020)]. Los resultados y principales conclusiones de estos muestreos deberán hacerse públicos para promover el conocimiento sobre el efecto barrera en las obras civiles.

(68) Se deberá desarrollar un protocolo para el seguimiento de la mortalidad de fauna por atropellos y colisión con elementos de la infraestructura, delimitando los tramos con mayor siniestralidad y estableciendo umbrales para adoptar medidas de desfragmentación. Se recomienda adoptar como metodología de referencia el proyecto

Stop Atropellos de Fauna en España (SAFE) y la Metodología para el estudio y análisis de la mortalidad de vertebrados en infraestructuras de transporte (MITECO, 2024).

(69) Para realizar el estudio de uso del espacio por parte de la avifauna esteparia en la ZEPA «Llanos y complejo lagunar de La Albuera» deberá tomar como metodología de referencia la utilizada en el 2.º censo nacional de sisón común en España realizada por SEO BirdLife. Los resultados de los censos deberán ser incluidos en una memoria anual que se presentará ante el organismo de biodiversidad y Red Natura 2000 de la Junta de Extremadura.

(70) Los datos de estos seguimientos deberán ser comunicados a la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, sin perjuicio de que este órgano ambiental pueda solicitar información puntual.

(71) Estos seguimientos aplicables a la fase de explotación se deberán integrar en los contratos de conservación y mantenimiento de la infraestructura y serán de obligado cumplimiento para el contratista.

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, 28 de octubre de 2025.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO

Consultados*	Contestación
Confederación Hidrográfica del Guadiana.	Sí
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.	Sí
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Delegación del Gobierno en Extremadura.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Córdoba.	No
Diputación Provincial de Sevilla.	Sí
Diputación Provincial de Córdoba.	Sí
Diputación Provincial de Badajoz.	Sí
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	No
Consejería de Presidencia. Junta de Andalucía.	No
Dirección General de Gestión del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	Sí
Servicio de Bienes Culturales. Consejería de Cultura. Delegación Provincial de Córdoba. Junta de Andalucía.	Sí

Consultados*	Contestación
Dirección General de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Infraestructuras Agrarias. Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.	No
Consejería de Presidencia. Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Infraestructuras y Agua. Consejería de Fomento. Junta de Extremadura.	Sí
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente. Junta de Extremadura.	Sí
Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Junta de Extremadura.	Sí
Ayuntamiento de Badajoz.	No
Ayuntamiento de Torre de Miguel Sesmero.	No
Ayuntamiento de Nogales.	No
Ayuntamiento de La Parra.	No
Ayuntamiento de Fuente del Maestro.	No
Ayuntamiento de Santa Marta.	No
Ayuntamiento de Feria.	No
Ayuntamiento de Solana de Barros.	No
Ayuntamiento de Almendralejo.	No
Ayuntamiento de Los Santos de Maimona.	No
Ayuntamiento de Zafra.	No
Ayuntamiento de Usagre.	No
Ayuntamiento de Puebla de Sancho Perez.	Sí
Ayuntamiento de Villagarcía de la Torre.	No
Ayuntamiento de Bienvenida.	Sí
Ayuntamiento de Higuera de Llerena.	No
Ayuntamiento de Llerena.	Sí
Ayuntamiento de Ahillones.	No
Ayuntamiento de Casas de Reina.	No
Ayuntamiento de Valverde de Leganés.	Sí
Ayuntamiento de Valverde de Llerena.	No
Ayuntamiento de Berlanga.	No
Ayuntamiento de Granja de Torrehermosa.	Sí
Ayuntamiento de Azuaga.	Sí
Ayuntamiento de Peñarroya-Pueblo Nuevo.	Sí
Ayuntamiento de Fuente Obejuna.	Sí
Ayuntamiento de Belmez.	Sí

Consultados*	Contestación
Ayuntamiento de Villanueva del Rey.	Sí
Ayuntamiento de Espiel.	Sí
Ayuntamiento de La Albuera.	No
Ayuntamiento de Nogales.	No
Ayuntamiento de La Parra.	No
Ayuntamiento de Valle Guadiato.	Sí
Ayuntamiento de La Granjuela.	Sí
Ayuntamiento de Maguilla.	Sí
Ayuntamiento de Higuera de Vargas.	Sí
Ayuntamiento de Aceuchal.	Sí
Ayuntamiento de Obejo.	Sí

*Parte de las alegaciones e informes recibidos se refieren al tramo A-66-Espiel (Córdoba), que ha sido excluido del alcance de esta declaración de impacto ambiental.

Se han recibido, además, 12 alegaciones particulares de personas jurídicas y 353 de personas físicas.

