

Estas anualidades tienen un carácter indicativo, supeditado al desarrollo de los contratos, y su modificación no implicará la modificación del Convenio.

Quinta. *Financiación.*—Las obras de este Convenio de Colaboración serán financiadas de conformidad con la siguiente fórmula:

La Administración General del Estado financiará el 85 por ciento del importe total de las inversiones necesarias, que se harán efectivas en los Presupuestos de la Confederación Hidrográfica del Tajo, del Ministerio de Medio Ambiente, mediante aportaciones procedentes del Fondo de Cohesión de la Unión Europea.

El Canal de Isabel II aportará la financiación nacional correspondiente a las inversiones previstas, que supone el 15 por 100 restante del citado importe total.

Las partes firmantes asumen en la misma proporción las variaciones económicas que puedan producirse, al alza o a la baja, por modificaciones, revisiones de precios, obras complementarias y otras incidencias que sean aprobadas en el desarrollo de los contratos de obras.

Los estudios, proyectos, direcciones de obra y cualesquiera otras asistencias técnicas necesarias para dar adecuado cumplimiento al objeto del Convenio de Colaboración serán financiadas con la misma fórmula de reparto.

Para posibilitar la utilización de fondos europeos en el aporte de la financiación estatal de este Convenio de Colaboración, la contribución del Canal de Isabel II será efectuada con aportaciones que hagan compatible dicha utilización.

La aportación del Canal se llevará a cabo mediante el abono a la Confederación del 15% de cada una de las certificaciones de obra que ésta apruebe, por medio de transferencia bancaria a la cuenta oficial de la Confederación en el Banco de España (n.º 9000.0001.20.0200002209) que se realizará dentro de 30 días naturales contados a partir de la fecha de aprobación de la certificación de que se trate.

Con objeto de garantizar estas aportaciones, el Canal presentará antes de la licitación de cada obra de las comprendidas en la estipulación segunda, un aval bancario, sin beneficio de excusión, por un importe equivalente al 15% de su importe. El aval será fraccionado, de forma que pueda ser parcialmente retirado, a medida que las obligaciones de pago relativas a cada obra se reduzcan.

En el caso de que el coste total de la ejecución del proyecto sea superior al presupuesto previsto en la estipulación cuarta, el 100% del exceso será financiado por el Canal de Isabel II, previa aprobación por el mismo de dichos excesos.

Dado el sistema de financiación previsto para las obras recogidas en este Convenio, no será de aplicación lo establecido en el artículo 114.2 de la Ley de Aguas y en el artículo 304 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Sexta. *Aprobación de los proyectos.*—El conjunto de todos los Proyectos necesarios para el desarrollo de este Convenio de Colaboración serán aprobados por la Confederación Hidrográfica del Tajo, previo informe del Canal de Isabel II.

Séptima. *Contratación.*—La Confederación Hidrográfica del Tajo, licitará, adjudicará y gestionará los contratos de obra y de asistencia técnica de todas las actuaciones del Convenio de Colaboración hasta su terminación definitiva, correspondiéndole las funciones relativas al cumplimiento de los contratos de obra.

Octava. *Ejecución de las obras.*—La dirección de las obras corresponderá a la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Para su seguimiento y control se constituirá una Comisión de Seguimiento, a partir de la firma del presente Convenio de Colaboración, que estará formado por:

Copresidentes:

El Presidente de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El Presidente del Canal YII.

Vocales:

El Director Técnico de la Confederación.

El Director Gerente del Canal YII.

El Jefe del Área de Proyectos y Obras de la Confederación.

El Director del Área de Producción del Canal YII.

Secretario: El Jefe del Área de Proyectos y Obras de la Confederación.

La Comisión de Seguimiento se reunirá a petición de cualquiera de las partes, manifestada a través del copresidente correspondiente.

Para el seguimiento y control material de las obras se constituirá a partir de la firma del presente Convenio de Colaboración, una Comisión Técnica que se reunirá mensualmente y estará constituida por:

El Director Técnico de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El Director de Producción y Medio Ambiente del CYII.

El Director de Obras de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El Subdirector de Saneamiento y Medio Ambiente del CYII.

Novena. *Obtención de los terrenos.*—Los terrenos necesarios para la ejecución de las obras serán aportados, libres de cargas por el Canal de Isabel II.

Décima. *Titularidad, conservación y explotación de las obras.*—La titularidad de las obras corresponderá al Estado quién hará entrega para su uso de todas las instalaciones al Canal de Isabel II para su conservación y explotación, una vez firmadas las actas de recepción. La Confederación procederá a la cesión de la titularidad al Canal, de acuerdo con lo establecido al respecto en la Ley de Patrimonio del Estado.

Undécima. *Causas de extinción y entrada en vigor del Convenio de colaboración.*—La vigencia del presente Convenio de colaboración se extenderá a todo el periodo de ejecución de las obras hidráulicas de interés general a las que el mismo se refiere. También podrá extinguirse por alguna de las siguientes causas:

a) El mutuo acuerdo de las partes que lo suscriben.

b) La entrada en vigor de disposiciones legales o reglamentadas que determinen su extinción.

En estos casos se establecerá, en función de la causa concreta de extinción y a la vista de la situación particular de las actuaciones en curso, la forma de terminación de las mismas.

El presente Convenio de Colaboración entrará en vigor, a partir de la fecha de su firma y terminará con la suscripción del acta de recepción de las obras principales en él incluidas.

Cláusula adicional.—La efectividad del presente Convenio de Colaboración queda sujeta a la condición suspensiva de la aprobación, en los Presupuestos de la Confederación Hidrográfica del Tajo para el año 2002 y siguientes, de los créditos correspondientes a las inversiones para las obras previstas en la estipulación primera, así como a la aprobación, por parte de las Instituciones Comunitarias, de la financiación de dichos proyectos con cargo al instrumento financiero del Fondo de Cohesión.

Y en prueba de conformidad, firman el presente Convenio de Colaboración en el lugar y fecha del encabezamiento.—El Presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón.—El Ministro de Medio Ambiente, Jaime Matas Palou.

11494 RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía Trujillo-Cáceres», de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El estudio informativo «Autovía Trujillo-Cáceres» se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6, «proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, el 26 de noviembre de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la memoria-resumen del estudio informativo «Autovía Trujillo-Cáceres», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas,

instituciones y administraciones sobre el previsible impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de abril de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 27 de junio de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 24 de octubre de 2002 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es un resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo «Autovía Trujillo-Cáceres».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, estudiadas las soluciones propuestas en el estudio informativo y completada la información con la visita a la zona que será afectada por la actuación, esta Secretaría General de Medio Ambiente realiza las siguientes puntualizaciones:

1. No hay ninguna alternativa razonable, desde el punto de vista funcional, que no afecte a la ZEPA «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes» ni que no cruce el LIC «Río Almonte».

2. En la definición del trazado de las distintas alternativas se han tenido en cuenta las limitaciones y recomendaciones efectuadas durante la fase de consultas previas por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

3. A pesar de atravesar la zona protegida los impactos previsible no son significativos.

Entre las alternativas estudiadas se consideran medioambientalmente viables las siguientes:

En el tramo de Trujillo: la Trujillo Norte 2.

En el tramo Interurbano Este: la Interurbano Este 2.

En el tramo Interurbano Oeste: la Interurbano Oeste 2.

En el tramo Cáceres: la Cáceres Centro y también la Cáceres Norte 2,

si en el proyecto de construcción que las desarrolle, así como en las fases de construcción y explotación, se contemplan las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental que no se opongan a la presente declaración y, además, se cumplen las siguientes condiciones:

1. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

1.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona a ocupar por la explanación de la vía. La circulación de la maquinaria y del personal se ceñirá a esta zona, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

1.2 Se recuperará la capa de suelo fértil que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza, o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros, con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

1.3 Las alternativas elegidas contemplan cruces con ríos y arroyos en los que se identifican formaciones vegetales de vegetación de ribera.

En consonancia con lo que se señala en el epígrafe 2.4, durante la ejecución de las obras de paso sobre los ríos Magasca, Magasquilla, Gibranzos, Tamuja y Guadiloba, se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de explanación de la vía.

1.4 Al quedar sin función ciertos tramos de calzada, y para evitar el deterioro ambiental que ello supone, se incluirá en el proyecto de construcción el capítulo correspondiente a demolición de firmes y recuperación de suelo útil, comprendiendo todas las superficies que se encuentren en la misma situación.

1.5 Dado que (especialmente en el tramo Interurbano Este 2) se prevé la afección a ciertos ejemplares de alcornoque o encina, en el proyecto de construcción se contemplarán las operaciones a realizar para su adecuado trasplante, definiendo tanto la forma de ejecución como el nuevo emplazamiento de aquellos árboles que por su tamaño y estado sanitario tengan posibilidades de sobrevivir.

2. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.

2.1 Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se dispondrán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parques de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos, en todos los tramos del trazado que discurran próximos a los ríos Magasca, Magasquilla, Gibranzos, Tamuja y Guadiloba.

2.2 Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

2.3 Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

2.4 Se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto morfológica como vegetalmente, en una la longitud aguas arriba y aguas abajo del mismo que supere la franja de afección estricta. Se procurará, siempre que sea técnicamente viable, no colocar ninguna pila dentro del cauce ordinario.

2.5 Por lo que se refiere a la protección de las aguas subterráneas, los proyectos de construcción deberán profundizar en el conocimiento de los sistemas hidrogeológicos como se señala en el estudio de impacto ambiental.

2.6 En ningún caso se situarán las instalaciones en zonas calificadas como vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas y se colocarán, asimismo, barreras de retención de vertidos fluidos en las líneas de contacto entre suelos de vulnerabilidad baja y media y en las de media con alta.

3. Prevención del ruido.

3.1 Aunque en el estudio de impacto ambiental se indica que no se alcanzan niveles de inmisión de ruidos para tomar medidas correctoras, en el proyecto de construcción se profundizará en el estudio acústico que desarrolle las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio incluirá:

Definición de la situación de ruido de partida y estimación de los niveles reales de ruido durante la fase de explotación.

Definición de las zonas en las que se considere necesaria la colocación de sistemas para disminuir los impactos ocasionados por el previsible incremento de los niveles sonoros.

Diseño de las medidas adecuadas para conseguir que el ruido producido por la puesta en servicio de la nueva vía no sobrepase los niveles considerados como admisibles.

3.2 Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen los objetivos de calidad y para las que no se hayan establecido estas medidas de protección.

3.3 Asimismo se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

3.4 Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la futura autovía serán los siguientes, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menos que 65 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

4. Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico.—Aunque ninguno de los ejes proyectados afecta a yacimientos arqueológicos catalogados o inventariados en la actualidad, ni a sus perímetros de protección, durante la redacción del proyecto de construcción se realizarán las siguientes actuaciones sobre la franja de terreno a ocupar por la alternativa elegida y por todos los elementos derivados de la actuación (ramales, gloriets, caminos, etc.):

Fase 1.^a Prospección superficial sobre el terreno para la delimitación, reconocimiento y catalogación de posibles restos arqueológicos y paleontológicos que pudieran encontrarse.

Fase 2.^a Si aparecieran en la fase anterior elementos dignos de estudio, se procederá a realizar los sondeos y excavaciones oportunas.

Se prestará una atención especial al cruce de la calzada romana, en el p.k. 16+590 del tramo: Cáceres Norte 2.

Estos trabajos deberán ser suscritos por un arqueólogo, previa presentación de un programa detallado de actuación ante la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura.

Antes de la utilización de un terreno (durante la fase de construcción) como vertedero o como préstamo, así como para instalaciones auxiliares, accesos, etc., se procederá del mismo modo que lo definido en la fase de redacción del proyecto de construcción en la superficie ocupada por la obra principal.

El programa de vigilancia ambiental contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras por un arqueólogo. En el caso de aparición de yacimientos arqueológicos, etnológicos o paleontológicos de interés que no hubiesen sido detectados en la fase del proyecto de construcción, se comunicará su hallazgo a la Consejería de Educación y Cultura de Extremadura, paralizando provisionalmente las obras de movimiento de tierras, hasta tanto se resuelva por este organismo las medidas a adoptar.

Por último, se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares.

5. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.1 Se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, las nuevas explotaciones que se abran deberán recabar de la autoridad ambiental competente la correspondiente autorización.

5.2 La ubicación de los vertederos destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrá establecer en:

Puntos de interés geológico o geomorfológico.

ZEPA o LIC.

Zonas bióticas de interés singular.

Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.

Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

El emplazamiento de los vertederos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

El citado estudio específico analizará la posibilidad de utilizar las canteras abandonadas como zonas de vertido.

5.3 El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Entre estas zonas de exclusión se encuentra la ZEPA Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes y el LIC del río Almonte.

6. Protección de la fauna.—Con el fin de proteger la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera se adoptarán las siguientes medidas:

6.1 Los puentes que se proyecten serán lo suficientemente largos para no cortar los posibles corredores de fauna asociados a éstos en la actualidad, para lo cual los estribos se diseñarán respetando, al menos, la zona de dominio público y la franja de vegetación de ribera adyacente a los cauces.

6.2 Se adecuarán los sistemas de drenaje previstos en el estudio informativo para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos sin perder su funcionalidad original. Las obras de drenaje previstas en el estudio informativo que, además, sirvan como pasos de fauna se completarán en el proyecto de construcción, tras consultar con el órgano competente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, a partir de un estudio sobre los pasos naturales de la fauna a lo largo del trazado.

6.3 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo, del tipo denominado cinagético o progresivo, y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

6.4 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, ni voladuras, durante su período de reproducción, que oscila de febrero a julio, refiriéndose concretamente al área definida como ZEPA.

6.5 Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

7. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

7.1 Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, viaductos), así como áreas de vertedero y préstamos, si es que son necesarios, vías de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales.

7.2 Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, mayores o iguales a 3H: 2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso serán lo más tendidos posible, salvo que se produzca un impacto, por la ocupación del suelo, que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

7.3 Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras que, tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

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

En el proyecto se especificarán y presupuestarán los trabajos de mantenimiento necesarios para asegurar el éxito de las labores de recuperación ambiental y paisajística.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial.

8.1 Durante la construcción y explotación de la autovía se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo a lo dispuesto en el estudio de impacto ambiental, poniendo especial atención a las cañadas

y veredas interceptadas (Cañada Real del Puerto de Miravete, Cordel de Aldea del Obispo, Cordel de Cáceres, Cordel del Casar), garantizando las condiciones que permitan el paso de ganado por ellas y su seguridad respecto al tráfico de la autovía.

En concreto, el proyecto de construcción contemplará las medidas oportunas para el mantenimiento del tráfico y la minimización de alteraciones ocasionadas sobre la carretera N-521.

8.2 Se restituirán todos los caminos y carreteras afectados por la obra.

Asimismo, para garantizar la funcionalidad de las vías pecuarias citadas, se ejecutarán los oportunos pasos, convenientemente dimensionados, para permitir el tránsito de maquinaria agrícola.

9. Medidas adicionales de protección.—Con el fin de mejorar las condiciones del hábitat natural, en el proyecto de construcción se definirán, de acuerdo con el órgano gestor de la ZEPA «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes», los cerramientos de malla de espino a sustituir, la mejora de los tejados que favorezcan el anidamiento del cernícalo primilla, la ubicación de las pequeñas charcas que se construyan para mejorar la capacidad de acogida del hábitat para las aves presentes en la zona y la señalización y adaptación de aquellos tendidos eléctricos que realmente ocasionen bajas a la fauna, así como cualquier otra medida que se proponga por el órgano gestor de la ZEPA y sea asumida por la Dirección General de Carreteras.

10. Seguimiento y vigilancia.

10.1 Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

10.2 En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

10.3 La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

10.4 El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Programa de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas sobre la protección de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 1.

Medidas de protección hidrológica e hidrogeológica a que se refiere la condición 2.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras a que se refiere la condición 4.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la fauna a que se refiere la condición 6.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial a que se refiere la condición 8.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la aplicación de las medidas de protección de los suelos y la vegetación, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre la aplicación de las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre la ejecución de las medidas de protección acústica, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y cultural, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, especialmente lo referente al área ocupada por la ZEPA, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 6.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre la reposición de caminos y vías pecuarias y sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos a que se refiere la condición 8.

Informe de las medidas adicionales de protección, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre niveles sonoros a que se refiere la condición 3.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 7.

Informe sobre la eficacia de las medidas especiales de protección a que se refiere la condición 9.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

11. Documentación adicional.—La Dirección General Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico a que se refiere la condición 2.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica a que se refiere la condición 3.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 4.

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 6.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 8.

Medidas relativas a la protección de los espacios naturales a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra a que se refiere la condición 10.

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa seleccionada, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 14 de mayo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del estudio informativo

Los Organismos, entidades y particulares consultados, a los que se remitió la memoria-resumen, han sido los siguientes:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Delegación del Gobierno de Extremadura	X
Subdelegación del Gobierno en Cáceres	—
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura Medio Ambiente de la Junta de Extremadura	X
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Dirección General de Patrimonio Cultural	X
Presidencia de la Diputación General de Cáceres	—
Instituto Geológico y Minero de España	—
Cátedra de Botánica. Facultad de Ciencias	—
Ayuntamiento de Cáceres	X
Ayuntamiento de la Cumbre	—
Ayuntamiento de Sierra de Fuentes	—
Ayuntamiento de Trujillo	—
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
ACEBO	—
A.D.E.N.A.	—
ADENEX	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza «Vettonia»	—
CEPA	—
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	—
Ecologistas en acción	—
FAT	—
Greenpeace	—
S.E.O./BirdLife	X
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	—

Del contenido de las respuestas recibidas cabe destacar, desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

La Delegación de Gobierno en Extremadura no aporta sugerencias en lo referente a los aspectos ambientales del proyecto.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, mediante informe del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Espacios protegidos, en escrito presentado fuera del plazo hábil para consultas previas, desestima en el área de Trujillo Fase A, el corredor Sur por su afección a zona de avutarda (Otis tarda) y en la Fase B prefiere el eje Norte 1 por ser menos impactante paisajísticamente. Para el área interurbana este considera más adecuado el eje Este 2 ya que se aleja más de las zonas de nidificación de cigüeña negra (*Ciconia nigra*). En el área interurbana oeste aconseja el eje Oeste 2 pero cambiando la vía de servicio entre el p.k. 28 y el 31 de la zona norte a la sur de la autovía para proteger la ZEPA. Para el área de Cáceres se desestima el eje Sur por afección también a la avutarda, se considera que el eje Centro causaría menor impacto pero no cumple la orden de estudio, y entre los ejes por el norte prefiere el Norte 2 siempre que cruce la carretera del Casar de Cáceres entre los pp.kk. 3 y 4.

Considera que deben incluirse en el proyecto las medidas compensatorias y su presupuesto.

Asimismo, deberán cuantificarse los árboles afectados y su posibilidad de trasplante.

Deben definirse las zonas de instalación de las áreas de servicio de la autovía.

Señala la necesidad de un paso de fauna en el p.k.10 de la N-521 y la posibilidad de definir más concretamente aquellos pasos con una consideración especial.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, mediante el Servicio de Protección Ambiental, considera las zonas A y B ambientalmente aceptables siempre y cuando el tramo que discurre entre la charca del Estanque y el arroyo Bimbreras discorra alejado de Trujillo lo suficiente para que se conserven las pequeñas fincas próximas y no se impacte sobre el paisaje. Que el enlace con la N-521 se realice antes o a la altura del río Magasca, y que en el trazado se arranquen los menos árboles posibles. Opina que la zona C afecta directamente a una zona de presencia estable de avutarda (Otis tarda) y al berrocal de Trujillo, con lo que este corredor sólo sería válido si la autovía transcurriera en el espacio entre el berrocal de Trujillo y el río Magasca.

Considera que el estudio de impacto ambiental debe contemplar, además de las medidas compensatorias, la cuantificación de los árboles afectados en las distintas alternativas, la definición de las zonas en las que se asentarán las futuras áreas de servicio y los pasos de fauna integrados en el entorno.

Por otra parte, la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, mediante la Dirección Técnica de la ZEPA de Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, informa desfavorablemente de las alternativas planteadas en las zonas C, P, M, N, O, K y L por su afección directa sobre las poblaciones de especies como la avutarda (Otis tarda) y la cigüeña negra (*Ciconia nigra*). Informa favorablemente sobre los corredores G, H, I, J, y Q, y sobre los A, B, D, E y F siempre y cuando se eliminen ciertas cuadrículas señaladas y se disminuyan anchuras de corredor en algunos tramos.

La Confederación Hidrográfica del Tajo tiene en cuenta la posible afección a los cursos de agua. Para reducir el incremento en aportes sólidos a los cauces se debe reducir al mínimo la banda de actuación de la maquinaria y los accesos. Debe prestarse especial atención a las obras de fábrica y de cruce para que garanticen el paso de avenidas extraordinarias y no se obstruyan, conservándose siempre la capacidad hídrica. Debe evitarse la afección de los cauces en los puntos de cruce y en los tramos en los que la carretera transcurra paralela al mismo, restaurándose los mismos en una longitud que supere la zona de influencia de las obras y conservándose también la calidad hídrica.

Resalta también que toda actuación que se realice en la zona de policía (100 m. de anchura) de cualquier cauce público, debe contar con su preceptiva autorización.

La Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura envía un listado sobre los yacimientos y Bienes Inmuebles Inventariados que podrían verse afectados por las obras de construcción de la autovía.

El Ayuntamiento de Cáceres mediante el Servicio de Infraestructuras e ingeniería, analiza las zonas que pertenecen al término municipal de Cáceres. Señala que en el tramo interurbano se deberá de tener en cuenta la posibilidad de vertidos accidentales en las zonas E y F que puedan afectar al río Guadiloba. Para el tramo urbano analiza las tres opciones: en el corredor Cáceres Sur señala la ocupación de suelos pertenecientes a la ZEPA de los Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes y la posibilidad

de vertidos accidentales al río Salor en la zona Q; sobre el corredor Cáceres Norte opina que es el trazado más corto y que establece buenas comunicaciones a la zona sin cambiar la imagen de la ciudad, pero que no se ha tenido en cuenta como opción la reserva de terreno establecida en el Plan General cuyo destino era la variante de la N-521; finalmente, sobre el corredor Cáceres Centro señala como muy agresivo el planteamiento del túnel bajo la Sierra de la Mosca y manifiesta su preocupación por el acuífero «El Calerizo» que aún cumple funciones de abastecimiento, y por otro lado desaconseja la segunda opción por suponer una barrera para los distintos suelos ubicados en el entorno del casco urbano.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental remite una copia a sus asociados para que aporten a título personal sus sugerencias al respecto.

La Asociación para la defensa de la naturaleza y los recursos de Extremadura (ADENEX) aporta sus alegaciones recriminando no haber sido consultados en esta fase. Descarta de manera clara los corredores Cáceres Sur y Centro P, K, L, M, N y O por su gran impacto sobre bienes paisajísticos, faunísticos y botánicos. Propone medidas para la aceptación, como más adecuados, de los corredores:

Trujillo Norte, siempre y cuando se adapte el trazado al límite sur del mismo;

Tramos interurbanos, adaptando el trazado al de la actual N-521;

Cáceres Centro I y J siempre que se construya el túnel previsto en el PGOU para la Ronda Este.

Mantiene en todo caso el grave impacto que provocará la obra en la ZEPA, por lo que se debe tener muy en cuenta la Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992, indica que los materiales a utilizar deberán seleccionarse de zonas fuera de la ZEPA y que las obras no deben interferir en el ciclo biológico de las especies protegidas.

Indica también la protección sobre el patrimonio arqueológico, sobre el sistema hidrológico y sobre las vías pecuarias afectadas.

SEO/BirdLife, de la Asociación Española de Ornitología, pone especial énfasis en el impacto sobre los valores de la ZEPA, pidiendo demostración de la inexistencia de alternativas menos impactantes y un riguroso análisis de las medidas compensatorias. Por otro lado, analiza individualmente cada uno de los sectores problemáticos. Propone sugerencias y alternativas en los sectores A, B, C, E, F, G y H y desestima los K, L, M, P y Q. Propone como opción menos impactante en el área de Cáceres la del Corredor Centro y en segunda opción la del Corredor Norte, con las salvedades y recomendaciones dadas.

Considera que las obras deberán realizarse respetando los periodos críticos para las especies afectadas, que los cauces afectados o los caminos de nueva creación para la circulación de maquinaria y camiones deberán ser restituidos a su condición inicial al acabar las obras, que los materiales necesarios se obtendrán de explotaciones situadas fuera de la ZEPA, y que los cerramientos de la autovía se realizarán de acuerdo a la legislación medioambiental vigente.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

La actuación tiene como objetivo conectar la ciudad de Cáceres y su entorno mediante una vía de gran capacidad con Madrid, facilitando, asimismo, el tránsito entre las ciudades de Cáceres y Trujillo.

La autovía se localiza en su totalidad dentro de la provincia de Cáceres, afectando a los términos municipales de Cáceres, Sierra de Fuentes, la Cumbre y Trujillo. Hay que destacar que gran parte del trazado de la carretera discurre por la Zona de Especial Protección para Aves (ZEPA) denominada Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, de alto valor ecológico y faunístico.

En la fase A del estudio informativo se define la zona de estudio para, mediante restricciones del medio físico, ambientales, culturales, territoriales y de funcionalidad, obtener corredores compatibles con el medio. En la descripción de los distintos corredores el área de estudio queda dividida en tres: área de Trujillo, área interurbana y área de Cáceres.

Trujillo Norte (Zonas A y B): Nace en la Autovía de Extremadura, a unos 6 kilómetros al norte de Trujillo, y alcanza el corredor interurbano a la altura del kilómetro 7 de la N-521. Discurre por áreas poco antropizadas con vegetación de pastizal y matorral, siendo lo más destacado el cruce del río Marinejos, de la Cañada Real del Puerto de Miravete y del río Magasca.

Trujillo Sur (Zona C): Parte de la Autovía de Extremadura, al sur de Trujillo, y enlaza con el corredor interurbano en el mismo p.k. 7, pero a 2 kilómetros al sur de la N-521. Discurre sobre terrenos de pastizal en su mayoría, y una pequeña zona de berrocal en la zona Norte. Destaca

en este tramo los cruces sobre el río Magasca, la Cañada Real de Trujillo y el Cordel de Montánchez.

Interurbana (Zona D): Se sitúa entre los kilómetros 7 y 13 de la N-521, con una anchura variable entre 3 y 4 kilómetros. La vegetación es de pastizal, matorral noble y encinar, la orografía es suave y discurre en paralelo a la Cañada Real de Trujillo.

Interurbana (Zona E): Comprende una zona entre los kilómetros 13 y 31 de la carretera N-521, ocupada por masas de vegetación de alcornocal y encinar, siendo el terreno más abrupto y sinuoso. Destaca la afección a la ZEPA Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, con zonas de reproducción de avutarda y aguilucho cenizo, así como el cruce sobre los ríos Gibranzos y Tamuja; este último perteneciente al Lugar de Interés Comunitario (LIC) denominado río Almonte.

Interurbana (Zona F): Se define por una banda de un kilómetro de ancho entre los kilómetros 31 y 40 de la N-521. El corredor se ajusta a la actual N-521 para evitar la afección a los núcleos de reproducción o presencia de avutarda y aguilucho cenizo, ya que discurre al completo por el interior de la ZEPA, por terrenos de pastizales y cultivos herbáceos.

Cáceres Norte (Zona G): El corredor, continuando con un ancho de 1 km., desde el km. 40 de la N-521, gira hacia el Noroeste para llegar, y atravesar, al Polígono Ganadero de Cáceres. La zona está rodeada por la ZEPA, con presencia estable de avutardas y sisonas, al Este y Noroeste del polígono ganadero.

Cáceres Norte (Zona H): Discurre con una anchura de unos 2 kilómetros desde el citado polígono ganadero en dirección Este-Oeste hasta la futura Autovía de la Plata, atravesando pastizales y cultivos herbáceos.

Cáceres Centro (Zona I): El corredor continúa sobre la margen izquierda de la actual carretera N-521 hasta la entrada en Cáceres, delimitado por numerosos edificios y viviendas. El corredor se apoya completamente sobre el trazado de la Ronda Este planificada en el Plan General de Ordenación Urbana de Cáceres lo que hace necesario la ejecución de un túnel de unos setecientos metros de longitud.

Cáceres Centro (Zona J): Parte de la carretera EX-205, apoyándose sobre el trazado de la ronda sur definida en el Plan General de Ordenación Urbana de Cáceres. Posee una anchura de unos 500 metros que se amplía al final del corredor para definir las alternativas de enlace con la Autovía de la Plata y la EX-100.

Cáceres Centro (Zonas K y L): Consideran la posibilidad técnica de conectar la N-521 y la Zona de la Alberca atravesando la sierra de Fuentes, bien mediante túnel de 800 m, bajo el cerro del Milano, o bien mediante túnel de 1.000 metros, bajo el cerro de la dehesa boyal.

Cáceres Centro (Zona M): A la salida del túnel esta zona discurre por terrenos de pastizal y cultivo, o encinares y alcornocales poco intervenidos. Es un corredor amplio que mantiene la viabilidad de la modificación del Plan de Ordenación Urbana respecto a una posible parcela urbanizable situada en el margen derecha de la carretera EX-206, a la altura del kilómetro 4.

Cáceres Centro (Zonas N y O): El corredor, de norte a sur, bien ocupa el cerro existente entre los montes de Arropé y la Alberca en las proximidades de la cantera de Santa Ana, o discurre por el cerro de las Casas de San Lorenzo, al oeste del monte de la Señorina, por zonas de orografía suave y vegetación de pastizal y monte bajo.

Cáceres Sur (Zona P): Nace del kilómetro 32 de la carretera N-521 y gira hacia el suroeste, próximo al núcleo de Sierra de Fuentes, evitando la afección de una zona de la ZEPA en la que es relevante la presencia y cría de avutarda. El límite de la zona se establece a la altura del monte de la Señorina, después de cruzar la EX-206. Se presentan en la zona viviendas más o menos dispersas cuya afección deberá evitarse.

Cáceres Sur (Zona Q): El corredor discurre en dirección este-oeste por terrenos llanos, cruzando la calzada romana de la Vía de la Plata y la N-630, llegando hasta el trazado previsto de la autovía de la Plata.

Tras la caracterización de corredores y las contestaciones a las consultas previas, las conclusiones de la Fase A eliminan el corredor Trujillo Sur por su afección a la población de avutarda y por ser menos funcional que el Trujillo Norte y las zonas K, L, M, N, O, y J del corredor Cáceres Centro por acercarse a zonas de nidificación de especies catalogadas en peligro de extinción y por el gran valor ambiental de las zonas afectadas.

En la fase B se estudian y analizan las posibles opciones de trazado que se pueden establecer dentro de las áreas que se mantienen de acuerdo con las distintas alternativas de los ejes. Son las que siguen:

Área de Trujillo: Eje Trujillo Norte 1 y Eje Trujillo Norte 2.

La alternativa Norte 1 comienza en la autovía de Extremadura, a unos 6 km. al norte de Trujillo, evitando el río Marinejo y acercándose al enlace situado al norte de la ciudad. Se cruza el río Magasca para alcanzar el corredor interurbano a la altura del km. 9+100 de la N-521. La alternativa

Norte 2 tiene un trazado igual, con la diferencia de discurrir entre 300 y 500 metros más próximo a las zonas antropizadas.

Área Interurbana Este: Eje Interurbano Este 1 y Eje Interurbano Este 2.

Se ha considerado una primera zona comprendida entre el límite oeste del área de Trujillo (p.k. final de los ejes Trujillo Norte 1 y Trujillo Norte 2) y las inmediaciones del río Tamuja (límite este de la ZEPA). El eje interurbano Este 1 discurre por la margen izquierda de la N-521, entre los kilómetros 9 y 26, muy próximo a la misma. Además de numerosos cauces menores, cruza el arroyo del Fraile, el río Gibranzos y el río Tamuja, con un viaducto de 165 m. El eje interurbano Este 2 se diferencia solamente en el cruce del río Tamuja, acercándose más a la carretera N-521, manteniéndose siempre al sur de la misma y acortando la longitud del viaducto.

Área Interurbana Oeste: Eje Interurbano Oeste 1 y Eje Interurbano Oeste 2.

La alternativa correspondiente al eje interurbano Oeste 1 discurre en una banda muy estrecha de sesenta metros al norte de la N-521, excepto entre los pp. kk. 27+500 y el 32+000, donde termina, que lo hace por su lado sur. Las obras más destacables son el enlace de Santa Marta de Magasca y el viaducto sobre el río Guadiloba. El eje interurbano Oeste 2 minimiza la banda de sesenta metros, ya que, en la mayor parte del trazado, se superpone la calzada izquierda de la autovía con la calzada actual de la N-521.

Área de Cáceres: Eje Cáceres Norte 1, Eje Cáceres Norte 2, Eje Cáceres Centro y Eje Cáceres Sur.

El eje Cáceres Norte 1, en sus 6 primeros kilómetros, discurre sensiblemente paralelo por el norte de la N-521, girando después hacia el noroeste. Tras cruzar el cordel de El Casar y el polígono ganadero, sin afectar edificaciones, sigue hacia el monte de la Abuela hasta llegar a la N-630. El eje Cáceres Norte 2, coincide con el norte 1, excepto los referidos 6 primeros kilómetros en los que se mantiene el criterio definido para el eje interurbano de aprovechar la calzada de la N-521 como calzada izquierda de la autovía.

El eje Cáceres Centro discurre sobre la N-521 hasta llegar a la ciudad, a la altura del centro penitenciario Cáceres II.

El eje Cáceres Sur se inicia en el km. 32 de la carretera N-521, girando hacia el suroeste, próximo al núcleo de Sierra de Fuentes, evitando la afeción de una zona de la ZEPA Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes. Bordea esta sierra por el este y conecta con la autovía de la Plata, cerca de Valdesalor.

Finalmente, una vez definidos los indicadores a emplear, se realiza un análisis multicriterio, tras el cual se identifica como mejor alternativa la formada por los ejes Trujillo Norte 2 + Interurbano Este 2 + Interurbano Oeste 1 + Cáceres Sur.

Sin embargo, atendiendo a las consideraciones presentadas por la Junta de Extremadura, la alternativa que finalmente se propone es la formada por los ejes: Trujillo Norte 2 + Interurbano Este 2 + Interurbano Oeste 2 + Cáceres Norte 2.

Una vez seleccionada la alternativa, se realiza una descripción más detallada de la misma. Se propone también la ubicación de un área de servicio y descanso entre los pp.kk. 3+085 y 4+225 del eje Interurbano Este 2.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de evaluación de impacto ambiental en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio ambiente, el medio físico y el socioeconómico.

La zona de estudio se encuentra en los términos municipales de Cáceres, Sierra de Fuentes, la Cumbre y Trujillo. Es un corredor a lo largo de la actual N-521, que se ensancha a medida que se acerca a las ciudades de Cáceres, Sierra de Fuentes y Trujillo.

Geológicamente, la zona se ubica en la fosa del Tajo, próxima al borde sur de la zona centroibérica del macizo hespérico. Sus principales características son las áreas en las que aflora la unidad detrítica conocida como complejo esquisto grauváquico, y las zonas con profusión de plutones graníticos que constituyen el Batolito de Extremadura Central. Las tres unidades geomorfológicas presentes en la zona son la penillanura de Jarai-cejo-Cáceres, que abarca la mayor parte de la zona de estudio, el Sinclinal de Cáceres y los Batolitos Graníticos.

Hidrologicamente, la zona pertenece a la cuenca del río Tajo, y es atravesada en dirección sureste-noroeste por los ríos Magasca, Magasquilla, Gibranzos, Tamuja y Guadiloba. También pertenecen a la zona de estudio un pequeño tramo del río Salor, el río Marinejos y el embalse de Guadiloba.

En el estudio de la vegetación se analiza en primer lugar la vegetación potencial, que se encuentra representada por el bosque de encinas acompañado por perales silvestres y alcornoques o quejigos en ciertas navas y umbrías. Respecto a la vegetación actual, predomina la vegetación herbácea, el pastizal y los cultivos herbáceos de secano, los rodales de cantueso, retamas, acebuche y chopos y sauces en las riberas. Aparte de esta vegetación, destacan el alcornoque de Sierra de Fuentes y los escasos espacios adehesados de encinas y alcornoques que se distribuyen por los límites de la zona de estudio.

El estudio de la fauna analiza los distintos biotopos y las especies presentes en cada uno de ellos, junto con un inventario de las especies con su interés y nivel de protección. Destacan entre las especies vulnerables el galápago europeo, la cigüeña, la avutarda, el sisón, el cernícalo primilla, el aguilucho cenizo, el azor, el gavilán, el elanio azul, el búho real, el gato montés y el meloncillo.

En el análisis del paisaje, se distinguen nueve unidades de paisaje: vegas y llanos en riego, campiña cerealista, pastizales, campiña olivarera, lagunas y embalses, dehesa, monte bajo, berrocal y sierras aisladas dominantes. Los de mayor calidad son los berrocales y las lagunas y embalses, y los de mayor fragilidad estos últimos y las sierras aisladas dominantes.

Las figuras de protección presentes en el área de estudio son: la ZEPA Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, que ocupa casi el 50% de la zona delimitada, el LIC del río Almonte, que abarca los ríos Magasca, Marinejo y Tamuja y, por otro lado, una figura sin protección oficial, las IBA Llanos de Cáceres y Trujillo y Trujillo-Torreillas de la Tiesa. Se realiza un estudio de la localización y descripción de cada una de ellas, incluyendo las especies de especial importancia de cada una.

En el análisis del patrimonio histórico se han localizado y estudiado numerosos yacimientos, casi todos ellos concentrados en los alrededores de Trujillo y Cáceres, y doce vías pecuarias que discurren total o parcialmente por la zona.

Se incluye también un estudio socioeconómico en el que se estudian los municipios de Cáceres, La Cumbre, Sierra de Fuentes y Trujillo.

El estudio de impacto se realiza para las alternativas estudiadas en la Fase B del estudio, y de él se deduce el trazado definitivo.

La metodología del estudio de impacto ambiental se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Realiza una valoración cualitativa de los impactos distinguiendo cuatro categorías: compatible, moderado, severo y crítico.

El impacto sobre la geología y edafología, se considera compatible para todos los ejes y alternativas.

Con respecto a la geomorfología, y según el indicador que comprende desmontes y terraplenes, el impacto es compatible para los ejes del tramo de Trujillo Norte, Interurbano Oeste y Cáceres Sur, moderado para los ejes interurbano Este 1 y 2 y de compatible a moderado en los ejes Cáceres Norte 1 y 2. Según la altura media del movimiento de tierras, el impacto es compatible para los dos ejes Trujillo Norte, en los dos Interurbanos Oeste, moderado para los dos ejes Interurbanos Este y de compatible a moderado en los ejes Cáceres Norte y Sur. Por último, según el volumen de préstamos y vertederos, el impacto es compatible para los tres ejes propuestos.

Para la hidrología, el impacto se considera compatible gracias a la red de drenaje propuesta. En la hidrogeología, el impacto se considera compatible según la tipología de trazados propuestos.

Los impactos más negativos sobre la vegetación se concentran en los ejes que discurren por el eje Interurbano Este, ya que afectan a dehesas de encina o encinar arbustivo, por lo que el impacto es moderado. Para los ejes Norte 1 y 2 el impacto es de compatible a moderado al atravesar matorral noble y cultivos de pastizal. Los impactos en los tramos Interurbanos Oeste y Cáceres se consideran compatibles al afectar principalmente a zonas de cultivo y pastizal, siendo mejor el eje Sur por su menor longitud.

Respecto a los impactos sobre la fauna, cabe destacar la imposibilidad de plantear ninguna alternativa que no afecte a la ZEPA Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes. Para los ejes de Trujillo Norte el impacto se considera compatible a moderado, siendo algo mejor la alternativa Trujillo Norte 2 que discurre más cerca de Trujillo. Para los ejes del tramo Interurbano Este el impacto es moderado, siendo algo menor para el eje 2 por discurrir más al Sur. Para el tramo Interurbano Oeste, que discurre enteramente por la ZEPA, el impacto resulta compatible para el eje 2 y de compatible

a moderado para el 1. Finalmente, para el eje de Cáceres, el impacto sobre la fauna se considera moderado para el eje Sur y de compatible a moderado para los ejes Norte 1 y Norte 2, siendo algo mejor el eje 2.

Respecto al planeamiento, los ejes de Trujillo presentan impacto de compatible a moderado, siendo algo mayor la ocupación de suelos no urbanizables de protección ecológica y paisajística en el eje Norte 1. Para los cuatro ejes Interurbanos el impacto es moderado, ya que todo el suelo que se atraviesa es de especial protección ecológica y paisajística. En los tramos de Cáceres, el impacto se considera moderado para el eje sur y de compatible a moderado para los ejes Norte, ya que el Sur atraviesa en su totalidad terrenos de protección ecológica y paisajística, y en los ejes Norte gran parte del recorrido es sobre suelo urbanizable sin ningún tipo de protección.

No se produce ningún impacto sobre los yacimientos arqueológicos catalogados e inventariados en la actualidad ni sobre sus perímetros de protección.

Con respecto a las vías pecuarias, para los ejes de Trujillo y para los ejes Interurbanos, se producen intersecciones que se solucionarán con pasos superiores, con lo que el impacto se considera compatible. En el eje Interurbano Oeste se produce una ocupación longitudinal de un cordel, calificándose el impacto de compatible a moderado. Para los ejes del tramo de Cáceres Norte se produce inicialmente una ocupación longitudinal del cordel que ocupa actualmente la N-521, luego lo interseca en cuatro ocasiones y al final cruza una cañada, por lo que el impacto es aquí moderado. El eje Sur ocupa inicialmente un cordel e interseca una vereda y una cañada, siendo el impacto de compatible a moderado.

Por último, con respecto al paisaje, el tramo de Trujillo tiene un impacto compatible a moderado, siendo éste menor para el eje 2. Es igualmente compatible a moderado para los ejes Interurbanos Este, y es compatible para los ejes Interurbanos Oeste siendo algo menor para el eje Oeste 2. Para los ejes de Cáceres el impacto es compatible para las tres alternativas planteadas.

Como resultado del análisis multicriterio, la alternativa que se propone es la formada por Trujillo Norte 2 + Interurbano Este 2 + Interurbano Oeste 2 + Cáceres Norte 2.

El eje Cáceres Centro, aunque se reconoce como el que menor impacto ambiental ocasionaría, no se incluye en el análisis multicriterio porque no cumple con la orden de estudio al no conectar con la autovía de la Plata.

El estudio incluye un plan de medidas protectoras, correctoras y compensatorias para las alternativas estudiadas, y un programa de vigilancia ambiental que garantice el seguimiento y cumplimiento de estas medidas.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han presentado un total de trece alegaciones cuya relación es la siguiente:

- Dirección General de Ferrocarriles.
- Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Obras Públicas y Turismo de la Junta de Extremadura.
- Diputación Provincial de Cáceres.
- Ayuntamiento de Cáceres.
- Ayuntamiento de La Cumbre.
- Ayuntamiento de Sierra de Fuentes.
- ENAGAS, S. A.
- Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX).
- Sociedad Cooperativa Limitada «Polígono Ganadero de Cáceres».
- D. José María Ortiz Redondo.
- Dña. Francisca Ortiz Redondo.
- D. Juan Alfonso Ortiz Castro.
- D. José Antonio Cercas Martínez.

Los alegantes que aportan aspectos medioambientales son los siguientes:

La Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX) considera adecuada la elección de la alternativa seleccionada en la propuesta del estudio informativo. Indica además que:

Debe incluirse el calendario de limitación de obras más adecuado para evitar la afección al ciclo biológico de la avutarda y el aguilucho cenizo en las zonas en que sea necesario.

Las canteras o zonas de préstamo cumplirán con la normativa ambiental y urbanística, y se encontrarán fuera de los terrenos especialmente protegidos.

Las medidas especiales de protección definidas serán desarrolladas en el correspondiente proyecto de construcción. Se adjunta la relación de medidas aludidas.

La conservación de los restos de la Calzada Romana en el p.k. 16+590 del tramo Cáceres Norte 2 debe garantizarse con una solución más efectiva que la indicada en el estudio de impacto ambiental.

La Sociedad Cooperativa Limitada «Polígono Ganadero de Cáceres» solicita un estudio detallado para bordear el polígono por su extremo norte, ya que indican que no alarga excesivamente el trazado y los problemas ambientales serán semejantes.

Las alegaciones de particulares se centran en afecciones concretas sobre determinados bienes, servicios o servidumbres, como son la división de las fincas, la comunicación entre partes, el acceso al agua y el acceso a las propias fincas desde la autovía.

El resto de alegaciones realizadas se refieren a aspectos técnicos, que no ambientales, de distintos aspectos del proyecto.

11495 *RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Restauración Forestal y Adecuación Ambiental Paisajística en el entorno de Torre Alquería», en Alhaurín de la Torre, Málaga, de la Confederación Hidrográfica del Sur.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, y el Reglamento de ejecución aprobado por R.D. 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Confederación Hidrográfica del Sur remitió con fecha 14 de junio del 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria resumen del proyecto de Adecuación Ambiental y Paisajística del entorno de Torre-Alquería, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 4 de julio del 2002 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en virtud del artículo 13 del Reglamento, realizó consultas al objeto de recabar aspectos significativos a tener en cuenta por el promotor en la elaboración del estudio de impacto ambiental.

Con fecha 26 de septiembre del 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con el artículo 14 del Reglamento trasladó a la Confederación Hidrográfica del Sur las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La Confederación Hidrográfica del Sur sometió a información pública proyecto y el estudio de impacto ambiental, cuyo anuncio fue publicado en el Boletín Oficial del Estado del 18 de diciembre del 2002. El proyecto y el estudio de impacto ambiental fueron expuestos al público en las oficinas de la Confederación en Málaga.

El Anexo de esta Resolución contiene el resultado de las consultas realizadas en virtud del artículo 13 del Reglamento, el informe de la Confederación Hidrográfica del Sur en respuesta a las sugerencias manifestadas en las consultas efectuadas.

Con fecha 28 de febrero de 2003, la Confederación Hidrográfica del Sur remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente al que se refiere el artículo 16 del Reglamento, estudio de impacto ambiental sobre el proyecto y resultado de la información pública. De acuerdo con la certificación del Secretario General de la Confederación no se han presentado alegaciones durante el período de información pública.

El proyecto se localiza en la ladera sur de Sierra Llana de Cártama, en torno al Cortijo de la Mollina, próximo al núcleo urbano de Torre-Alquería, en la provincia de Málaga.