

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

5397 Orden AAA/829/2012, de 4 de abril, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Mejora de trazado de la N-403, entre el punto kilométrico 116.000 al 118.000, tramo El Barraco-Ávila (Ávila).

El proyecto a que se refiere la presente Orden Ministerial se encuentra comprendido en el apartado d) del Anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

La carretera N-403, entre el P.K. 116 y el P.K. 118, a su paso por el puerto de la Paramera, entre los lugares de Yerma y la Palomera, en el municipio de El Barraco (Ávila), presenta una sucesión de curvas en «S» con un radio inadecuado (entorno a los 120-140 m), que hace que la velocidad esté limitada a 60 km/h.

El proyecto consiste en la mejora del trazado entre esos PP.KK. reduciendo la presencia de las citadas curvas para conseguir una mayor seguridad vial en este tramo, identificado y señalizado como de concentración de accidentes.

Se proponen tres alternativas, las cuales se diferencian en la mayor o menor longitud del tramo modificado y en la situación de los ramales de salida.

El promotor selecciona la alternativa 3 al presentar un terraplén de menor altura sobre la vaguada del arroyo de la Mata, evitar la expropiación de una vivienda y evitar nuevas incorporaciones a la N-403, mejorando con ello las condiciones de seguridad.

La alternativa seleccionada tiene una longitud de 1.990,22 m, un radio mínimo de 381 m, con una intersección en cruz en el P.K. 1+040 por la que se dará acceso a las propiedades colindantes a través de 3 caminos de servicio (camino norte, camino sur y camino de servicio) que aprovechan en parte la carretera actual. También se incluye un vial provisional de 511,748 m de longitud para no interferir con el tráfico durante las obras.

El volumen de desmonte de esta alternativa es de 243.431 m³, precisando 301.773 m³ de terraplén.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

Geología: La zona objeto de estudio se localiza en la parte oriental de la Sierra de Gredos en el sector de enlace con la Sierra de Guadarrama. En la zona de posible afección se presentan tres tipos de rocas: coluviones, fondos de valle y rocas graníticas.

Hidrología: El área se encuentra en el ámbito de la Confederación Hidrográfica del Tajo, en concreto en la zona 07 Alberche. El trazado cruza el arroyo de la Mata o de la Cañadilla, afluente del río Gaznata que aporta sus aguas al embalse de El Burguillo. Este arroyo se caracteriza por presentar un caudal no permanente en el tramo que atraviesa el trazado objeto de estudio.

Atendiendo al esquema hidrogeológico, se trata de rocas ígneas impermeables o de baja permeabilidad.

Espacios naturales protegidos: Parte de la zona de actuación está incluida en los lugares de la Red Natura 2000 LIC ES4110114 Pinares del Bajo Alberche y ZEPA ES0000186 Pinares del Bajo Alberche.

Los principales hábitats naturales de interés comunitario cercanos a la zona de estudio y que forman parte de dichos espacios de la RN2000 son:

- 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.
- 5120 Formaciones montanas de *Genista purgans*.
- 6160 Prados ibéricos silíceos de *Festuca indigesta*.
- 8220 Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica.
- 8230 Roquedos silíceos con vegetación pionera del *Sedo-Scleranthion* o del *Sedo albi-Veronicion dellenii*.

Vegetación: Las comunidades vegetales que aparecen en el entorno del proyecto corresponden a cuatro tipos: pastos (caracterizado por la presencia de *Lolium perenne*), matorral degradado (con predominio de *Genista purgans*), cultivos de especies exóticas (cultivo de pino resinero) y orla prunetaria (compuesta por *Rosa canina* madura).

Fauna: La ZEPA Pinares del Bajo Alberche acoge una población nidificante de cigüeña negra (*Ciconia nigra*), especie incluida también dentro del Catálogo Español de Especies Amenazadas (R.D. 139/2011, de 4 de febrero), en la categoría de en peligro de extinción. Esta especie dispone de Plan de Recuperación en Castilla y León.

Además, en esta misma ZEPA existe un área crítica del Plan de Recuperación del águila imperial, especie incluida también dentro del Catálogo Español de Especies Amenazadas, en la categoría de en peligro de extinción.

En la zona destaca una población nidificante de águila culebrera (*Circaetus gallicus*), así como numerosos efectivos reproductores de águila calzada (*Hieraaetus pennatus*); además es paso de campeo del buitre leonado (*Gyps fulvus*).

Entre los mamíferos existentes en todo el área de estudio, destaca la existencia de una densidad elevada de zorro (*Vulpes vulpes*).

En el arroyo de la Mata o de la Cañadilla se localizan las siguientes especies catalogadas: tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*), sapo corredor (*Bufo calamita*), sapo partero común (*Alytes obstetricans*), sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*) y nutria paleártica (*Lutra lutra*).

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada documentación inicial. La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 22 de diciembre de 2008, la documentación ambiental del proyecto.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció (a continuación) un periodo de consultas, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	-
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdelegación del Gobierno en Ávila	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Diputación Provincial de Ávila	-
ADENA	-
SEO	-
Ecologistas en Acción de Castilla y León en Valladolid	-
Ayuntamiento de El Barraco (Ávila)	X
Gabinete de Estudios Biológicos Ambientales en Ávila	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas fueron los siguientes:

Hidrología: La Confederación Hidrográfica del Tajo incide en la necesidad de un estudio hidrológico y diseño de obras de fábrica de forma que se garantice el paso de avenidas extraordinarias y se mantengan las características de los cauces naturales. Respecto a las instalaciones auxiliares indica que se ubicarán en zonas donde no se afecte a las aguas superficiales tomando las medidas necesarias para evitar la llegada de escorrentía a los cauces procedente de estas instalaciones. Además, deberá preverse la recogida de las aguas residuales de lavado de maquinaria y una zona habilitada para los cambios de aceite y repostaje. Asimismo, se procederá a la restauración paisajística de los cauces afectados en una longitud que supere la zona de influencia de las obras.

Espacios naturales protegidos: La Dirección General de Medio Natural indica que la actuación proyectada coincide con los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 LIC ES4110114 Pinares del Bajo Alberche y ZEPA ES0000186 Pinares del Bajo Alberche.

Vegetación. La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio y la Dirección General de Medio Natural, indican que se deberán evaluar de forma detallada las posibles afecciones, tanto directas como indirectas, de las distintas acciones del proyecto sobre los hábitats incluidos en la Ley 42/2007, así como en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León.

La Subdelegación del Gobierno de Ávila sugiere que el promotor realice el inventario ambiental, en particular, de los apartados de edafología, vegetación y fauna, no a nivel provincial sino en el entorno próximo al área de afección de dicho proyecto.

Fauna. La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio y la Dirección General de Medio Natural, señalan que se deberán analizar los efectos previsibles del proyecto sobre el águila imperial y la cigüeña negra, teniendo en cuenta el Plan de Recuperación del águila imperial y de la Zona de Importancia para la Conservación de la cigüeña negra.

Ambas Direcciones Generales también indican que se deberá analizar el posible efecto barrera ocasionado por la vía, especialmente para anfibios y mamíferos.

Medio socioeconómico y patrimonio cultural. El Ayuntamiento de El Barraco considera conveniente que se contemple la posibilidad de realizar un paso de ganado entre el P.K. 117,0 y el P.K. 117,1.

La Consejería de Cultura y Turismo, considera necesaria la realización de una prospección arqueológica intensiva de la superficie afectada, con el objeto de determinar realmente la incidencia del proyecto sobre el patrimonio cultural.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al

promotor con fecha de 28 de septiembre de 2009, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Recepción de estudio de impacto ambiental y expediente de información pública. Con fecha 9 de febrero de 2011, se recibió en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio de impacto ambiental, el proyecto y el expediente de información pública.

3.2.2 Información pública. Resultado.—Con fecha 8 de noviembre de 2010 se publicó en el «BOE» núm. 270 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, por el que se sometió a información pública el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental del proyecto Mejora de trazado de la N-403, entre el P.K. 116+000 al 118+000, tramo El Barraco-Ávila (Ávila). Asimismo, con fecha 24 de noviembre de 2010 se publicó el anuncio en el «Boletín Oficial de la Provincia de Ávila» núm. 226.

Con fecha 4 de noviembre de 2010, la Dirección General de Carreteras, solicita informe a las administraciones afectadas y que previamente habían sido consultadas.

Durante el periodo de información pública no se recibió ninguna alegación. Posteriormente, se recibió fuera de plazo el informe de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, que realiza las siguientes indicaciones:

Espacios naturales protegidos. Considera que no se incluye un estudio específico de los efectos de la ejecución de la actuación sobre los espacios de la Red Natura 2000, LIC y ZEPA Pinares del Bajo Alberche. Indica que el proyecto afectará a los hábitats naturales de interés comunitario 5120 Formaciones montañas de *Cytisus purgans*, 6230* Formaciones herbosas con *Nardus*, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas montañosas (y de zonas submontañosas de Europa continental), 8220 Pendientes rocosas silíceas con vegetación casmofítica y 8230 Roquedos silicios con vegetación pionera del *Sedo-Scleranthion* o del *Sedo albi-Veronicion dillenii*.

Fauna. Destaca que la zona de actuación se encuentra dentro del ámbito del Plan de Recuperación del águila imperial ibérica y muy cercano a una de sus áreas críticas. Indica que el término municipal de El Barraco se haya dentro de una de las áreas críticas para la cigüeña negra (*Circonia nigra*).

Señala como especies catalogadas, ligadas al arroyo de la Cañadilla, las siguientes: tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*), sapo corredor (*Bufo calamita*), sapo partero común (*Alytes obstetricans*), sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*) y nutria paleártica (*Lutra lutra*).

Indica que en el estudio de impacto ambiental la valoración de los impactos sobre la fauna se limita a la afección que el ruido provocará sobre la avifauna, debido a la ejecución de las obras y el tráfico de la vía durante la explotación.

Alternativas. Recoge que dada la potencial afección sobre el LIC/ZEPA Pinares del Alberche debería considerarse la alternativa cero o de no actuación.

Señala que de las tres alternativas planteadas, la alternativa 1 es la que minimiza las afecciones ambientales, al ser la de menor longitud. En todo caso, para minimizar la afección al arroyo de la Cañadilla propone la construcción de un viaducto, en lugar del establecimiento de un terraplén.

Respecto al primer aspecto, la Dirección General de Carreteras contesta que se trata de un proyecto de seguridad vial, por lo que considera necesario actuar sobre el trazado, además, la alternativa 3 es la que solventa satisfactoriamente el problema planteado al tener un radio mínimo de 381 metros.

Respecto a la construcción del viaducto, la Dirección General de Carreteras indica que está en contra de la reciente Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que

se aprueba la instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento, debido al elevado coste de dicha estructura.

Préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. Señala que las tierras necesarias para los terraplenes de la carretera deberán ser aportadas a partir de explotaciones mineras autorizadas. Además, destaca que los tramos de carretera en desuso, o bien se demuelen como caminos de acceso a las fincas colindantes.

Respecto a las instalaciones auxiliares a la obra y zonas de préstamos y vertederos, señala que no se indica su ubicación en la cartografía adjunta a la documentación presentada. Aporta una serie de condicionantes referidos a su establecimiento.

La Dirección General de Carreteras indica que esto no es necesario ya que en el trazado se ha buscado la compensación de tierras para evitar préstamos o vertederos. El estudio de impacto ambiental recoge que las instalaciones auxiliares se ubicarán en las zonas abandonadas del trazado actual.

Medidas protectoras. Proponen medidas protectoras con respecto al paso de anfibios, reptiles y pequeños mamíferos, protección de nidos o madrigueras, recuperación de hábitats y restauración de las zonas alteradas por la obra.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental. Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.—Con fecha 30 de junio de 2011, la entonces DG de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe a la DG de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, relativo a la afección del proyecto sobre la integridad de los espacios de la Red Natura 2000 y las condiciones ambientales a las que debe atender el proyecto.

Con fecha 20 de octubre de 2011, se recibe el informe solicitado, en el que se concluye lo siguiente:

Afección a Red Natura 2000: Tras estudiar la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar su coincidencia con la Red Natura 2000, y una vez analizadas y valoradas las mismas, se considera realizada la evaluación requerida por el artículo 2 del Decreto 6/2011, de 10 de febrero, concluyéndose que las actuaciones proyectadas no afectarán, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, a la integridad de los siguientes lugares incluidos en la Red Natura 2000: LIC Pinares del Bajo Alberche (ES4110114) y ZEPA Pinares del Bajo Alberche (ES0000186), siempre y cuando se cumplan las medidas planteadas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se contradigan con las condiciones expuestas posteriormente.

Como quiera que la observancia de dichas condiciones es la que garantiza la ausencia de afección a la Red Natura 2000, su incumplimiento supondrá una infracción de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Afección a espacios naturales contemplados en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León: Tras estudiar la ubicación de las actuaciones previstas, se comprueba que no existe coincidencia geográfica del proyecto con ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León.

Afección a especies con Plan de Recuperación o Plan de Conservación en Castilla y León: Las actuaciones proyectadas son compatibles con los objetivos de conservación establecidos en el Plan de Recuperación de la cigüeña negra en Castilla y León y el Plan de Recuperación del águila imperial en Castilla y León.

Afección al Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León: El ámbito de afección del proyecto no presenta ninguna especie protegida.

Afección al Catálogo de Especímenes Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León: No se constata la coincidencia con ejemplares incluidos en el anterior Catálogo.

Afección a zonas húmedas catalogadas: No existe afección a zonas húmedas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León.

El informe incluye condiciones ambientales a las que debe atender el proyecto relativas a:

Dimensionamiento y cálculo de las cunetas que evite en su totalidad el arrastre a los arroyos de la Mata y de la Yerma de los fundentes utilizados durante la época invernal.

Sobredimensionamiento de las obras de drenaje transversal y diseño adecuado de los elementos de drenaje para su explotación como pasos de fauna. En concreto, se recoge la necesidad de establecer un paso en el arroyo de la Mata de 60 m de longitud, tal como estaba previsto en la alternativa 1.

Inclusión de un apartado específico para anfibios en el seguimiento de vertebrados atropellados en la calzada o en sus inmediaciones.

Coordinación con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila en la concreción de las medidas preventivas y correctoras.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El proyecto considera tres posibles alternativas para corregir las curvas de la N-403 en el puerto de la Paramera:

Alternativa 1: De 875,86 m de longitud y con un radio mínimo de 200 m, se inicia en el P.K. 116,8 de la carretera N-403 y finaliza en el P.K. 117,8. Incluye un terraplén de 25 m de altura sobre la vaguada del arroyo de la Mata y exige la expropiación de una pequeña edificación situada en el margen derecho de la N-403, en el P.K. 117.

Alternativa 2: Tiene 1.418,89 m de longitud y un radio mínimo de 300 m. Incluye dos ramales uno a izquierda y otro a derecha en los P.K. 0+830 y P.K. 0+680 respectivamente, por los que se da acceso a las propiedades y caminos locales. Para evitar problemas de circulación durante la ejecución de las obras se prevé un vial provisional de 512,923 m de longitud por donde se desviará el tráfico durante la ejecución de las obras. El terraplén tendrá una altura máxima de 20 m aproximadamente sobre la vaguada del arroyo de la Mata.

Alternativa 3. Con 1.990,224 m de longitud y un radio mínimo de 381 m, se plantea con el mismo esquema del tronco y del desvío provisional que en la alternativa anterior. La variación con respecto a la alternativa 2 se encuentra en la situación de los ramales de salida. Con el objetivo de conseguir una ordenación de los accesos a la N-403, se prevé la instalación de una intersección en el P.K. 1+040 del tronco, por la que se da acceso a las propiedades colindantes. Incluye tres caminos de servicio (camino norte, camino sur y camino de servicio) que aprovechan en parte la carretera actual y un vial provisional de 511,748 m de longitud para no interferir con el tráfico durante las obras.

El promotor decide optar por la alternativa 3 debido a que ésta, junto a la alternativa 2, suponen ventajas con respecto a la alternativa 1, en cuanto a que el terraplén es de menor altura sobre la vaguada, lo que implica un paso para el arroyo de menor longitud, menor efecto barrera y se evita la expropiación de una vivienda. La alternativa 3 con respecto a la alternativa 2, evita la creación de nuevas incorporaciones en la N-403, mejorando con ello las condiciones de seguridad en la misma.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida:

4.2.1 Impactos sobre espacios naturales protegidos. A efectos de lo establecido en el artículo 45.4 de la Ley 42/2007 de 13 de diciembre de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, se considera que la ejecución de las actuaciones no causará perjuicio a la integridad del LIC y ZEPA Pinares del Bajo Alberche.

El promotor indica que se ha realizado un trabajo de campo para delimitar los hábitats de interés comunitario analizando el estado de conservación de los mismos, valorando la afección derivada de la ejecución y explotación de la alternativa elegida. El promotor asegura la no afección a los hábitats 4090, 6160, 8220 y 8230, al no identificarse comunidades con la diversidad y densidad de especies formadoras de estos hábitats. La zona ocupada por el proyecto se corresponde con un área altamente antropizada.

Únicamente en la zona de estudio se localiza, aproximadamente a 500 metros, el hábitat 5120, donde la especie más representativa es la *Genista purgans*.

4.2.2 Impactos sobre la vegetación. Los principales impactos sobre la vegetación son la eliminación de la cubierta vegetal, alteración de los usos del suelo, deterioro de la vegetación cercana y depósitos de polvo sobre las superficies foliares por las emisiones de la maquinaria y las actividades extractivas. Estos impactos son puntuales, afectando únicamente a las comunidades que se localizan en el área de actuación ocupada por pastos, matorral degradado, pino de repoblación (*Pinus pinaster*) y *órlea prunetaria*.

Para proteger los ecosistemas existentes a lo largo del trazado, se delimitarán y señalarán los límites de actuación para el tráfico de maquinaria.

En el estudio de impacto ambiental se describen tratamientos a desarrollar para la restauración de las zonas afectadas por las principales acciones del proyecto.

4.2.3 Impactos sobre la fauna. Respecto al efecto barrera provocado por la propia existencia de la vía, el promotor propone como medida correctora la ejecución de dos marcos para el paso de la fauna, el primero en la obra de drenaje del arroyo de la Mata, P.K. 0+820, con un marco prefabricado de 4 x 5 m con pasarela lateral seca, y el segundo en el paso inferior de ganado, situado en el P.K. 1+503, con unas dimensiones de 4 x 2,6 m.

Además, se prevé la ejecución de las obras que afecten a cursos de agua entre los meses de octubre a febrero, para minimizar las alteraciones a la fauna acuática.

Respecto al Plan de Recuperación del águila imperial y el Plan de Recuperación de la cigüeña negra, no se prevén incidencias que repercutan negativamente sobre las poblaciones de ese entorno. No obstante, el promotor se compromete a evitar las actuaciones generadoras de ruidos (movimiento de grandes máquinas y especialmente voladuras) en periodos de nidificación.

A este respecto, el promotor propone las siguientes medidas para minimizar las afecciones sobre la avifauna:

Los trabajos de despeje y desbroce, movimientos de tierras y otras actividades generadoras de ruidos, se llevarán a cabo entre los meses de junio y noviembre para evitar las afecciones durante los periodos de celo, reproducción y cría.

De forma particular, para el buitre leonado (*Gyps fulvus*) se minimizarán las actuaciones generadoras de ruido a primera hora de la mañana y al anochecer, momentos que coinciden con el paso más significativo de estas aves.

También se minimizará la generación de ruido durante la ejecución de la obra si se localizan nidificaciones de cigüeña negra y de águila imperial ibérica en las proximidades.

4.2.4 Impactos sobre el paisaje. El despeje y desbroce, y la extracción y deposición de materiales provocarán un impacto negativo sobre el paisaje, ya que alteran la vegetación y la topografía. Las principales medidas correctoras previstas por el promotor se refieren a la revegetación de desmontes, terraplenes y superficies alteradas por las obras.

4.2.5 Impactos sobre la geología y geomorfología. Las principales acciones del proyecto generadoras de impacto son aquellas relacionadas con el movimiento de tierras: creación de terraplenes y desmontes, que junto a la instalación de vertederos suponen una clara alteración topográfica en el área afectada.

A continuación se indican los volúmenes aproximados de desmonte y terraplén para cada una de las alternativas:

Alternativas	Terraplén (m ³)	Excavación (m ³)	Balance (m ³)
A1	104.487	130.233	25.746
A2	233.978	131.366	-102.612
A3	301.773	243.431	-58.342

El promotor prevé la obtención de préstamos de materiales para su utilización en obra (suelo seleccionado, zahorra, escollera, áridos para hormigón, áridos seleccionados para aglomerados, etc.) en explotaciones ya existentes en la zona.

4.2.6 Impactos sobre la hidrología. El arroyo de la Mata o de la Cañadilla se caracteriza por presentar un caudal no permanente en el tramo atravesado por la infraestructura. El proyecto considera su cruce, en el P.K. 0+820, mediante un paso con un marco prefabricado de 4 × 5 m.

El promotor incluye, como medida de protección contra la contaminación de sólidos en suspensión producidos por los movimientos de tierras, zanjas de retención de tierras, parapetos o balsas de decantación, según el caso, en los márgenes del arroyo de la Mata.

Además, el parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán en las zonas abandonadas del trazado actual, y se prevén medidas preventivas entre las que se encuentran la instalación de balsas de decantación en prevención de posibles vertidos, lavadero de maquinaria con balsa de decantación, impermeabilización de la superficie de repostaje en obra, etc.

4.2.7 Impactos sobre el patrimonio histórico, artístico y arqueológico. El Informe de los trabajos de prospección arqueológica intensiva llevados a cabo concluye que los enclaves arqueológicos y etnológicos existentes en el término municipal de El Barraco no serán afectados por el proyecto. No obstante, el promotor recoge que si durante la fase de ejecución de las obras se produjera algún hallazgo de interés cultural, se tomarán las medidas preventivas adecuadas y se procederá a informar a la Consejería de Cultura y Patrimonio de la Junta de Castilla y León.

5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo de la solución propuesta por el promotor, alternativa 3, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción definitiva del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 El proyecto plantea un terraplén de 21,8 m de altura máxima en el eje, con un marco de 4 × 5 m, para el cruce de la vaguada del arroyo de la Mata. La integración paisajística y la permeabilidad para la fauna se mejorarían notablemente con el establecimiento en este punto de un viaducto, con lo que también disminuiría la ocupación de la vaguada. En consecuencia, se dispondrá un viaducto para el cruce del citado arroyo, P.K. 0+820, con una longitud mínima tal que la altura de los estribos sobre el terreno no supere los 12 m. Con esto, la longitud del viaducto, según el documento de proyecto, será de unos 150 m. En la carretera actual, se proyectará un puente sobre el mismo arroyo en sustitución de la obra de drenaje existente con las mismas características de altura máxima de los estribos sobre el terreno que en el viaducto del nuevo trazado, para dar continuidad a éste.

Sin perjuicio de lo anterior, el diseño de los pasos de fauna en el Proyecto Constructivo se realizará de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» del Ministerio de Medio Ambiente (2006) y durante la fase operativa del plan de vigilancia ambiental, las «Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte» del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

5.2 El establecimiento del viaducto al que se ha hecho referencia en la condición anterior supondrá un aumento del volumen de tierras sobrantes. En todo caso, el volumen sobrante, si lo hubiese, se empleará en la restauración de tramos afectados por las obras, zona del enlace, restauración de canteras o áreas degradadas. Cualquier otra área de vertido, que deberá figurar en el proyecto de construcción, deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

5.3 De acuerdo con lo indicado en el proyecto, los préstamos necesarios provendrán únicamente de canteras autorizadas con planes de restauración aprobados. El área de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria, se ubicará en las zonas de la carretera actual que queden fuera de uso.

5.4 De acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental, las voladuras, despejes, desbroces, movimientos de tierras, cimentaciones, y en general las actividades de obra más ruidosas, se llevarán a cabo entre los meses de junio y noviembre. Estas actividades no se llevarán a cabo a primera hora de la mañana y al anochecer, por ser esta zona de paso y campeo del buitre leonado. Las obras del viaducto sobre el arroyo de la Mata que puedan afectar al cauce se realizarán entre los meses de octubre a febrero. En todo caso, un calendario más preciso se establecerá en coordinación y de acuerdo con el organismo competente de la Junta de Castilla y León.

Antes del inicio de la obra, se realizará una prospección de campo que determine la existencia de nidos de especies protegidas. En caso de detectarse la existencia de algún nido se recabará informe de la DG de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León relativo a las medidas a adoptar para la conservación de los mismos.

5.5 El proyecto incluirá el desmantelamiento del tramo de carretera que quede en desuso, recuperándose los hábitats naturales que caracterizan este entorno en las superficies liberadas.

5.6 Considerando el informe de la DG de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, y debido a la sensibilidad ambiental del entorno donde se inserta el proyecto, el plan de vialidad invernada, en este tramo, incorporará las ventajas ambientales de los tratamientos preventivos en lugar de los curativos, y el uso de fundentes que minimicen las afecciones ambientales sobre las especies ligadas al medio acuático. Entre estos fundentes alternativos, se valorarán los siguientes: acetato de calcio y magnesio, acetato de potasio y formiatos.

Los criterios ambientales para la gestión de la vialidad invernada incluidos en el plan serán, al menos: Técnicas y procedimientos; materiales y equipos; almacenamiento, carga y limpieza de equipos; formación del personal; información a los usuarios; y evaluación de la eficiencia del sistema de conservación invernada y seguimiento ambiental.

En esta línea, el plan de vialidad invernada responderá a las directrices recogidas en el documento «Revisión de las alternativas para reducir los efectos ambientales derivados del esparcimiento de sales en carreteras. Recomendaciones y propuestas de evaluación y seguimiento.» (CEDEX, noviembre de 2010).

5.7 Durante la ejecución de las obras, se extremará el cumplimiento de la normativa vigente en materia de prevención de incendios forestales, en particular, de la Orden MAM/875/2010, de 18 de junio, por la que fija la época de peligro alto de incendios forestales en la Comunidad de Castilla y León, se establecen normas sobre el uso del fuego y se fijan medidas preventivas para la lucha contra los incendios forestales.

5.8 De acuerdo con lo recogido en el informe de la DG de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, el proyecto establecerá la debida coordinación con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila en la concreción de las medidas preventivas y correctoras.

5.9 En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

5.10 Seguimiento y control ambiental. El estudio de impacto ambiental aporta un programa de vigilancia ambiental con el objetivo de verificar la correcta ejecución de las

obras, comprobar los impactos producidos, detectar impactos no previstos y verificar la implantación de las medidas preventivas y correctoras propuestas.

Este programa de vigilancia ambiental incluye el seguimiento de los siguientes factores:

Durante la fase de obras:

- Calidad del aire y sonora.
- Gestión de maquinaria.
- Protección del suelo.
- Calidad de aguas.
- Protección de la vegetación.
- Protección de la fauna.
- Accesos a parcelas.
- Integración paisajística.
- Protección del patrimonio cultural.

Las medidas durante la fase de funcionamiento se limitan al seguimiento de la fauna respecto a presencia de vertebrados muertos en la calzada o en sus inmediaciones, y a la utilización y funcionalidad de las medidas correctoras implantadas; y al seguimiento de la integración paisajística.

A este respecto, atendiendo al informe emitido por la DG de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, el seguimiento ambiental de la infraestructura durante la fase de funcionamiento, relativo a vertebrados atropellados en la calzada o en sus inmediaciones, incluirá un apartado específico para anfibios.

Los informes derivados del programa de vigilancia ambiental quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

Además, el promotor deberá explicar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Mejora de trazado de la N-403, entre el punto kilométrico 116.000 al 118.000, tramo El Barraco-Ávila (Ávila), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa seleccionada y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 4 de abril de 2012.–El Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Miguel Arias Cañete.

MEJORA DE TRAZADO DE LA N-403, ENTRE EL P.K. 116.000 AL 118.000 TRAMO: EL BARRACO - ÁVILA (ÁVILA)

