

ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

ÍNDICE

1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES	3
1.1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	3
1.3. ANTECEDENTES TÉCNICOS.....	3
1.3.1. ESTUDIO INFORMATIVO	3
1.3.1.1. Orden de Estudio	3
1.3.1.2. Objeto del estudio.....	3
1.3.1.3. Aprobación.....	3
1.3.2. DOCUMENTO AMBIENTAL.....	4
1.3.2.1. Introducción	4
1.3.2.2. Condicionantes y alternativas	4
1.3.3. RESOLUCIÓN POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL.....	4
1.3.4. ORDEN DE ESTUDIO	4
1.4. ANÁLISIS DE LA RESOLUCIÓN SOBRE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	4
1.4.1. INTRODUCCIÓN	4
1.4.2. CARACTERÍSTICAS DE POTENCIAL IMPACTO.....	4
1.5. ANÁLISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO	5
1.5.1. DATOS GENERALES	5
1.5.2. CARACTERÍSTICAS	6
1.5.3. INSTRUCCIONES PARTICULARES	6
1.5.4. PROGRAMACIÓN PARA LA REDACCIÓN DE LOS TRABAJOS	6
1.5.5. PRESUPUESTO APROXIMADO	6
1.6. TITULARIDAD DE LA TRAVESÍA DE LA CARRETERA N-110	6
APÉNDICE Nº 1. RESOLUCIÓN POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL	8
APÉNDICE Nº2: ORDEN DE ESTUDIO	19
APÉNDICE Nº3: ACUERDO DE PLENO. AYUNTAMIENTO DE CABEZUELA DEL VALLE (CÁCERES)	23

1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

1.1. INTRODUCCIÓN

El presente documento tiene por objeto describir los antecedentes administrativos y técnicos al Proyecto de Trazado: *Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle*". Clave: T8/28-CC-3530.

Así mismo, se incluye un análisis de la Orden de Estudio para la redacción del proyecto, en el que se describen las principales características previstas para el proyecto, así como una serie de instrucciones particulares asignadas al contrato.

El anejo también recoge un análisis del Informe de Impacto Ambiental del Proyecto 20160145 "Nuevo Puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)".

1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

El 16 de enero de 1997, la Dirección General de Carreteras aprobó una Orden de Estudio para la redacción del Estudio Informativo "Variante de Cabezuela del Valle", de clave EI2-CC-09.

En julio de 2003, se redactó la Memoria Resumen para el desarrollo del proceso de Consultas Previas correspondientes al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El 17 de octubre de 2007, se aprobó provisionalmente el estudio informativo, publicándose el anuncio de la correspondiente Información Pública en el B.O.E. núm. 33, de 7 de febrero de 2008.

En junio de 2009, la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura elaboró un informe a petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MAGRAMA en el que se analizan las implicaciones y los costes derivados de los ajustes propuestos por la Junta de Extremadura en su alegación.

El 22 de febrero de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino emitió una nueva resolución sobre el Estudio Informativo de clave EI2-CC-09, a partir de la cual se concluye que, debido a un impacto sobre el paisaje no asumible en el entorno, el procedimiento quedaba en suspenso.

Como resultado de lo anterior, la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura elaboró un informe, en enero de 2013, sobre el escenario surgido tras la resolución emitida por el Órgano Ambiental. El contenido de dicho informe da pie a la Orden de Estudio: "Proyecto de Trazado y Proyecto de Construcción. Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle", aprobada el 11 de julio de 2013.

El 21 de diciembre de 2016 entró en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, un escrito de la

Subdirección General de Estudios y Proyecto de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto "Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)".

A 27 de julio de 2018 se emite la Resolución de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20160145 "Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)".

1.3. ANTECEDENTES TÉCNICOS

1.3.1. ESTUDIO INFORMATIVO

1.3.1.1. Orden de Estudio

La Dirección General de Carreteras emitió con fecha de 16 de enero de 1997 la Orden de Estudio EI2-CC-09, por la que se autoriza la redacción del Estudio Informativo Variante de Cabezuela del Valle. PP.KK. 371,0 al 373,0. N-110 de Soria a Plasencia. Provincia de Cáceres.

1.3.1.2. Objeto del estudio

El Objeto del Estudio Informativo es la selección de la alternativa de trazado más adecuada para realizar una variante al paso de la N-110 por Cabezuela del Valle.

El Estudio Informativo se subdivide en dos fases diferentes, cuyas principales características se recogen a continuación.

- Fase A: En esta fase se lleva a cabo la selección de un conjunto de corredores ambientalmente compatibles para la ubicación de la obra. A partir de esta fase, se definen los corredores Norte y Sur.
- Fase B: A partir de los dos corredores (Norte y Sur) definidos en la fase anterior del Estudio Informativo, se analizan en profundidad los condicionantes existentes con el fin de determinar diversos trazados sobre los mismos. Tras ese estudio, se establecen cuatro alternativas diferentes. Las denominadas Alternativa 1, Alternativa 2 y Alternativa 3 se encuentran en el entorno del corredor Norte, mientras que la Alternativa 4 se encuentra en el corredor Sur.

1.3.1.3. Aprobación

El 17 de octubre de 2007 se emitió la Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se aprueba provisionalmente el Estudio Informativo (Clave: EI-2-CC-09) "Carretera N-110, de Soria a Plasencia. Variante de Cabezuela del Valle (Cáceres)".

En la citada Resolución se indica que la alternativa seleccionada como para desarrollar es el Alternativa Nº3 del estudio, consistente esta en una variante por el norte de Cabezuela del Valle. Dicha solución cuenta con una longitud de 1974 metros, una sección 7/10 y un presupuesto base de licitación de 6,7 Millones de euros.

1.3.2. DOCUMENTO AMBIENTAL

1.3.2.1. Introducción

El objeto del Documento Ambiental es llevar a cabo la evaluación ambiental del *Proyecto de Trazado y Proyecto de Construcción del Nuevo Puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle* (Clave T8-28-CC-3530).

Para la ejecución de este Documento Ambiental se parte del antecedente técnico que constituye el *Estudio Informativo "Variante de Cabezuela del Valle"* (Clave: EI2-CC-09). Este Estudio Informativo desarrollaba la futura variante de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle.

1.3.2.2. Condicionantes y alternativas

Este Documento Ambiental define cuatro condicionantes de diseño, que limitarán la definición de las diferentes alternativas, siendo requisito que todas ellas conjuguen todos ellos. Estos condicionantes son la seguridad vial, el impacto visual, la consideración de Zona Especial Conservación y la viabilidad de la obra.

A partir de estos criterios se definen dos alternativas. La primera de ellas (Alternativa 1) genera unos desmontes considerables, lo que entra en contradicción con el condicionante de impacto visual o paisajístico. Por su parte, la Alternativa 2 disminuye la distancia al río con el objetivo de reducir los desmontes que suponen un impacto paisajístico en el entorno. Por tanto, esta última alternativa surge como mejora de la Alternativa 1.

Ambas son técnicamente viales, si bien, tras analizar en detalle ambas alternativas en función de los condicionantes anteriores, se concluye que la denominada Alternativa 2 es la óptima desde el punto de vista ambiental.

1.3.3. RESOLUCIÓN POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

El 27 de julio de 2018 la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental emitió la Resolución por la que se formula Informe de Impacto Ambiental del Proyecto "Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)".

Las principales características de la Resolución se recogen en el apartado 1.4 del presente documento. La Resolución completa se incluye en el Apéndice Nº1 del presente anejo.

1.3.4. ORDEN DE ESTUDIO

La Dirección General de Carreteras, con fecha de 11 de julio de 2013, aprueba la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Proyecto de Construcción "Nuevo Puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle".

Las principales características de la Orden de Estudio se recogen en el Apartado 1.5 del presente documento. La Orden de Estudio se incluye en el Apéndice Nº2 del presente anejo.

1.4. ANÁLISIS DE LA RESOLUCIÓN SOBRE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

1.4.1. INTRODUCCIÓN

Con fecha del 27 de julio de 2018, se emite la Resolución de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, sobre la evaluación ambiental del proyecto 20160145 "Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)".

1.4.2. CARACTERÍSTICAS DE POTENCIAL IMPACTO

A continuación, se resumen las principales características de potencial impacto ambiental, así como las consideraciones a tener en cuenta para minimizar la afección.

- **Clima:** La actuación no produce impacto en el clima
- **Atmósfera:** Durante la fase de construcción se producirán emisiones de partículas sólidas, gases, ruidos y vibraciones, paliadas con medidas preventivas de diversa índole. Durante la explotación se producirán emisiones procedentes de la circulación.

La contaminación acústica será minimizada con medidas preventivas como la ubicación de pantallas en la zona de trabajo y zonas auxiliares.

Las medidas de protección han de integrarse estéticamente y paisajísticamente en el entorno.

Para limitar la contaminación lumínica, se dimensiona la iluminación de la vía manteniendo la calidad del cielo nocturno del entorno.

- **Geología, geotecnia y morfología:** El principal impacto se debe al movimiento de tierras. Se estima que la obra sea excedentaria en tierras, que han de ser trasladadas a vertedero. Los principales impactos consisten en alteraciones del relieve, riesgo de inestabilidad en laderas y aumento del proceso erosivo por retirar la cobertura vegetal. Este impacto se considera moderado y se proponen diversas medidas.
- **Préstamos y vertederos:** No se prevé la necesidad de préstamos. La gestión de residuos se gestionará de acuerdo a la legislación vigente.

Todos los materiales no aptos para rellenos o restauración de zonas de ocupación serán caracterizados. Todos aquellos que no puedan gestionarse como residuo de construcción y demolición se gestionarán según su codificación en la Lista Europea de Residuos.

- **Edafología:** La ocupación del proyecto produce la pérdida de suelo fértil. Es posible que se produzca la contaminación del suelo por vertidos accidentales y la pérdida de calidad de suelos.
- **Zona de instalaciones auxiliares:** Se proponen dos zonas de instalaciones auxiliares. La primera de ellas (ZIA A) se subdivide en dos zonas, de las cuales, la ZIA A izquierda ha de ser descartada

por emplazarse sobre edificios en ruinas con valor patrimonial. Se debe evitar afectar a la playa fluvial y a la zona de la almazara adyacente a la ZIA.

En el entorno de la ZIA B se ha de adecuar e impermeabilizar el suelo para evitar la contaminación del mismo.

- Hidrología superficial e hidrogeología: Un posible impacto es el vertido accidental durante las fases de construcción o explotación. Además, la construcción del puente podría implicar alteraciones en la calidad del agua en la zona y afectar a diferentes aspectos como escorrentía, estabilidad y especies vegetales.

Para evitar el riesgo de escorrentía superficial con sólidos en suspensión, se evitarán los acopios en zonas de fuertes pendientes, la existencia de taludes desnudos o no estabilizados, así como un drenaje en el entorno del parque de maquinaria.

Cualquier trabajo en dominio público hidráulico y zonas de servidumbre y policía requerirá autorización administrativa previa del organismo de cuenca.

- Hidrogeología: La afección a la permeabilidad del suelo, podría afectar procesos de infiltración que alimentan los acuíferos y reducir la tasa de recarga. Existe riesgo de contaminación de los acuíferos próximos, por lo que se tomarán medidas de impermeabilización.
- Paisaje: La actuación genera un impacto sobre la calidad paisajística, ya que la proximidad a la población hace que la afección visual sea detectada rápidamente. La integración paisajística se realizará minimizando los elementos estructurales que sobresalen sobre la rasante.

Los desmontes deben estar paisajísticamente integrados mediante abanalamiento, realizando muros de contención con piedra de la zona o encachado.

- Vegetación: Predomina el cultivo de cerezo en las laderas y la vegetación ligada al cauce del río. Para evitar su afección, se minimizará la ocupación y los estribos no afectarán a la vegetación de ribera.

El riesgo de incendio forestal aumentará en la zona de actuación, por lo que se tomarán medidas oportunas y se contará con un Plan de Prevención y Extinción de incendios.

Se tomarán medidas para evitar la intrusión de especies alóctonas.

- Fauna: Los potenciales impactos son la destrucción o alteración de los hábitats y molestias durante la construcción, así como el efecto barrera y los atropellos durante la explotación. Sin embargo, dadas las dimensiones del proyecto, no se espera que las actuaciones incrementen el efecto barrera.
- Espacios naturales de interés: No se espera afección significativa sobre los espacios naturales de interés existentes en la zona.

- Patrimonio cultural: La localidad de Cabezuela del Valle está declarada BIC “Conjunto Histórico – Artístico” por sus características arquitectónicas de conservación.

La almazara ubicada en la zona de la ZIA A está incluida en el Inventario de Arquitectura Vernácula de Extremadura, por lo que no se autoriza su uso como zona de instalaciones auxiliares.

Si durante la ejecución de los trabajos se hallan restos u objetos de valor arqueológico, se paralizarán los trabajos, protegerán los restos y comunicará el descubrimiento en el plazo de 48 horas a la Consejería de Cultura.

- Población: El proyecto contempla la reposición de caminos rurales, infraestructuras de riego y demás servicios afectados, así como evitar dificultar o impedir accesos a edificaciones o fincas del entorno.

Para evitar molestias por el ruido de voladuras, se propondrá un diseño cuidadoso y se notificará a las autoridades locales y a los vecinos de la fecha y horario de esta actividad.

- Plan de Vigilancia Ambiental: El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas de seguimiento ambiental son responsabilidad del Ministerio de Fomento.

Se efectuará el seguimiento y vigilancia de las especies que son objetivos de conservación en la ZEC y cuya presencia es probable en el entorno de actuación.

1.5. ANÁLISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO

A continuación, se recoge el contenido de la Orden de Estudio para la redacción del proyecto, en el que se describen las principales características previstas para el mismo, así como una serie de instrucciones particulares asignadas al contrato.

1.5.1. DATOS GENERALES

Tipo y clave

Proyecto de Trazado: T8-CC-3530

Proyecto de Construcción: 28-CC-3530

Situación

Carretera N-110

Tramo: Travesía de Cabezuela del Valle

Longitud aproximada: 0,5 km

Clase

Mejora local. Construcción de un nuevo puente

Objeto de los proyectos

Desarrollo de las actuaciones necesarias para la construcción de un nuevo puente de anchura suficiente para soportar simultáneamente los tráficos de la carretera N-110 en ambos sentidos, en la travesía de Cabezuela del Valle, junto con el tramo de carretera que sea necesario para la continuidad de la propia carretera N-110.

Contenido

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener respectivamente los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

1.5.2. CARACTERÍSTICAS

Tratándose de una mejora local, las características serán homogéneas con las de la carretera existente, que, en este caso, serían asimilables a las de una carretera convencional C-80, según la vigente norma 3.1-IC.

1.5.3. INSTRUCCIONES PARTICULARES

A continuación, se recoge la relación de instrucciones particulares incluidas en la Orden de Estudio que deberán ser tenidas en cuenta durante la redacción del Proyecto, y que, por su interés, se reproducen literalmente.

Nº	Instrucción particular	Comentario
1	En la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.	<i>Se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010</i>
2	El proyecto de trazado T8-CC-3530 será sometido a un trámite de información pública de acuerdo con el artículo 48.4 de la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.	<i>Se someterá al trámite de Información Pública</i>
3	El proyecto de trazado T8-CC-3530 contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que haya lugar. Una vez se apruebe provisionalmente, se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.	<i>Se incluirá en el Anejo Nº21: Expropiaciones del Proyecto de Trazado y se someterá al trámite de Información Pública</i>
4	Se realizará una consulta al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente sobre el procedimiento ambiental que deba seguirse con los proyectos ahora autorizados.	<i>Se realiza propuesta</i>
5	Se realizará un estudio de reordenación de los accesos existentes.	<i>Se considerará la reordenación de los accesos existentes</i>

Nº	Instrucción particular	Comentario
6	Se realizará una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados y que deberá contar con la aprobación de los titulares de los servicios.	<i>Se realizará en el Proyecto de Trazado una separata con los Servicios Afectados, consensuada con la compañía afectada</i>
7	Se estudiará con detalle la reposición de caminos, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción de los proyectos quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.	<i>Se realizará el estudio de caminos, accesos, servidumbres y servicios afectados, así como las actuaciones necesarias para su reposición, indicando que no se modifica la titularidad de los mismos. Se incluirá la información necesaria en el Anejo Nº14: Reposición de caminos</i>
8	Se mantendrá la coordinación adecuada con las Administraciones, Confederación Hidrográfica, Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos.	<i>Se recogerán los contactos mantenidos en el Anejo Nº20: Coordinación con otros organismos</i>
9	Se utilizará el cuadro de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactor los proyectos.	<i>Se utilizará la Base de Precios de la Dirección General de Carreteras</i>
10	Se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico existente, indicando su situación administrativa y determinaciones.	<i>Se considerarán todos los aspectos señalados</i>
11	Se ligará la redacción de los proyectos a la negociación de un convenio con el Ayuntamiento de Cabezuela del Valle, con objeto de alcanzar el compromiso de que el Ayuntamiento asuma la titularidad del tramo residual de la travesía tras la puesta en servicio del nuevo puente y nuevo trazado de la carretera N-110.	<i>Se llevará a cabo la redacción ligada a un acuerdo con el Ayuntamiento de Cabezuela del Valle</i>

Tabla de Instrucciones particulares y comentarios

1.5.4. PROGRAMACIÓN PARA LA REDACCIÓN DE LOS TRABAJOS

Se estima necesario un plazo de quince (15) meses para la redacción de los proyectos.

1.5.5. PRESUPUESTO APROXIMADO

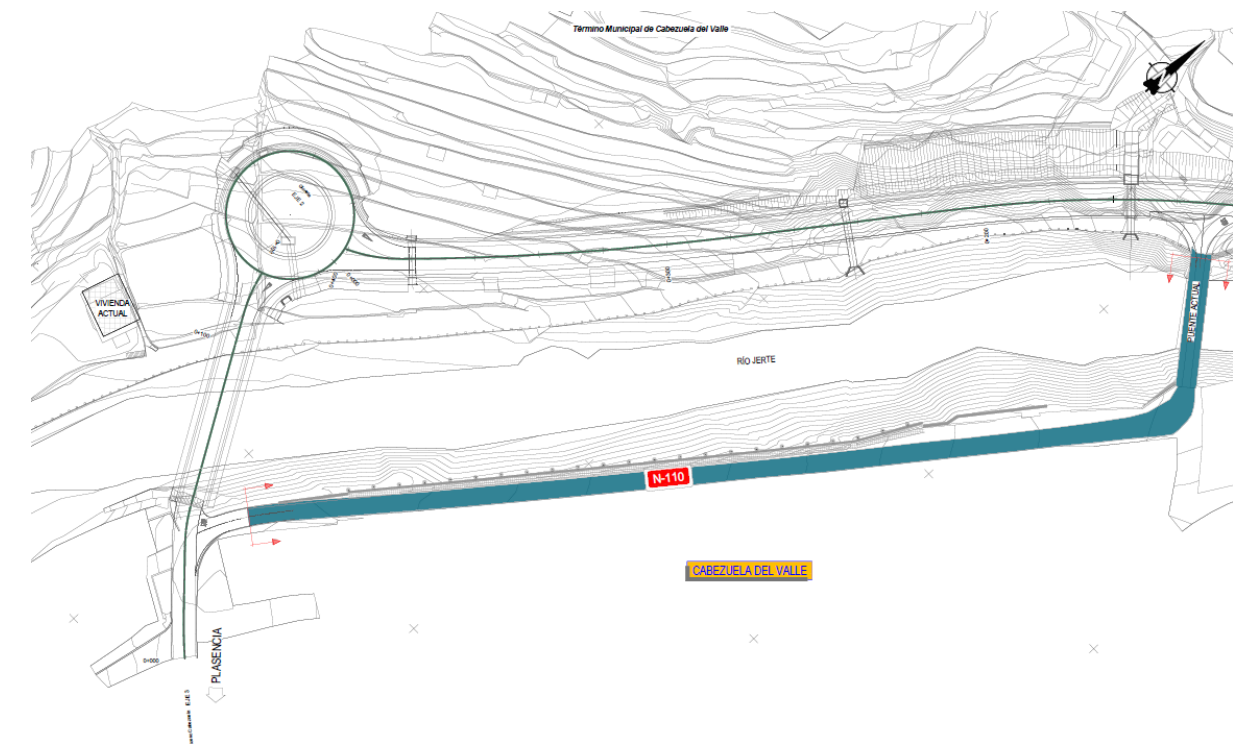
De acuerdo con las valoraciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, basadas en los estudios realizados hasta el momento, el presupuesto de licitación de las obras podría ascender a CUATRO MILLONES NOVECIENTOS VEINTE MIL EUROS (4.920.000,00€) sin incluir el concepto de IVA aplicable (21%).

1.6. TITULARIDAD DE LA TRAVESÍA DE LA CARRETERA N-110

De acuerdo con lo establecido en la Orden de Estudio del proyecto, la redacción del mismo deberá ir ligada al compromiso del Ayuntamiento de Cabezuela del Valle de asumir la titularidad del tramo que resultará como travesía tras la puesta en servicio del nuevo puente y nuevo trazado de la N-110. Para esta finalidad, se ha recabado el correspondiente Acuerdo de Pleno del Ayuntamiento, el cual se adjunta en el Apéndice Nº3 del presente anejo.

De acuerdo con lo anterior, y con la propuesta de cesión realizada al Ayuntamiento desde la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, se ha incluido en el proyecto el

correspondiente “Plano Nº1”, el cual refleja dicha propuesta de cesión, que incluye la carretera y el puente actualmente existente sobre la N-110.



Propuesta de cesión

Por lo tanto, el Ayuntamiento de Cabezuela del Valle asumirá, a la finalización de las obras, concretamente con efectos desde la firma del Acta de Recepción de las obras, la titularidad del tramo indicado de la N-110 actual, incluido su correspondiente dominio público asociado, lo que implicará la asunción de todas las correspondientes competencias en materia de conservación y explotación de dicho tramo. Dicha cesión se materializará, asimismo, en la firma de un Acta de Cesión, a suscribir en la fecha indicada por los representantes de ambas administraciones, descriptiva de la delimitación acordada y de los efectos expuestos.

APÉNDICE N° 1. RESOLUCIÓN POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL


JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN

Oficina: **631000 - R.AUX. M.AGRICULT. Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y M.AMBIENTE (SJC)**
 Fecha y hora de registro: **01.08.2018 08:37:32**
 Nº registro: **20180990019699**
 Nº de intercambio registral: **000002023_18_00006384**

Interesado

Órgano origen:

NIF: **D.G. DE CARRETERAS.** Código postal:
 D./Dña: País:
 Dirección: D.E.H:
 Municipio: Teléfono:
 Provincia: Correo electrónico:
 Canal notificación: Observaciones:

Información del registro

Resumen/Asunto: **REMISION DE COPIA DE RESOLUCION POR LA QUE SE FORMULA I.I.A. PROYECTO 20160145 NUEVO PUENTE DE LA CARRETERA N-110 EN CABEZUELA DEL VALLE (CACERES)**

Unidad de tramitación de destino: **E00124905 - D.G. DE CARRETERAS - S.GRAL. DE INFRAESTRUCTURAS - MINISTERIO DE FOMENTO**

Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
Resolución IIA.pdf	840,8 KB	Copia original	Documento adjunto al formulario	9AD45E5CD4C67706D4484B6F296C45C B	
Oficio notificación.pdf	257,3 KB	Copia original	Documento adjunto al formulario	35CB61AAC582B004E96E4EBD5618E644	

 Tipo transporte entrada: **APLICACIONES TELEMATICAS**

Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se emite el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.


REGISTRO DE ENTRADA

Nº de registro: 201800000054935

Fecha de registro: 01-08-2018 10:49:23

JUSTIFICANTE DE PRESENTACIÓN
Diligencia:

El Registro realizado está amparado en el Artículo 16 de la ley 39/2015.

Interesado

Nombre/Razón social: **D.G. DE CARRETERAS.** Código postal:
 Documento de ident.: País: Sin información
 Dirección: D. E. H.:
 Municipio: Sin información Teléfono:
 Provincia: Sin información Correo electrónico:
 Representante: Canal Notif: Sin información

Información del asiento registral

Resumen/asunto: **REMISION DE COPIA DE RESOLUCION POR LA QUE SE FORMULA I.I.A. PROYECTO 20160145 NUEVO PUENTE DE LA CARRETERA N-110 EN CABEZUELA DEL VALLE (CACERES)**

 Unidad de tramitación de destino: **D.G. de Carreteras**

Ref. externa: Sin información

Nº Expediente: 20160145

Archivos anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash
Justificante de registro.CSIG	Sin información	Sin información	Fichero técnico interno	A707FF91 F20EACDA3FB3CA13079BFCBB
Oficio notificación.pdf	Sin información	Copia original	Documento adjunto al formulario	35CB61AAC582B004E96E4EBD5618E644
Oficio notificación.CSIG	Sin información	Sin información	Fichero técnico interno	288CCFBA64D49E18A1512D002C723270
Resolución IIA.pdf	Sin información	Copia original	Documento adjunto al formulario	9AD45E5CD4C67706D4484B6F296C45C B
Resolución IIA.CSIG	Sin información	Sin información	Fichero técnico interno	975A9E26BB587E77F42C3A79A5914E7A
Justificante de registro.PDF	Sin información	Copia original	Documento adjunto al formulario	683588CAAEAF0D09FE1A3C2FA9167BE

En Madrid a 8 de agosto de 2018

El/la funcionario/a

Firma y sello

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

**MINISTERIO PARA LA
TRANSICIÓN ECOLÓGICA**

01 AGO 2018

Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental
Subdirección General de Evaluación Ambiental

SALIDA 99/19699

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

O F I C I O

<small>S/REF.</small>	
<small>N/REF.</small>	SGEA/ESB/vm/20180008
<small>ASUNTO</small>	Comunicación declaración de impacto ambiental favorable
<small>REMITENTE</small>	D. Eugenio J. Domínguez Collado Subdirector General de Evaluación Ambiental
<small>DESTINATARIO</small>	Dirección General de Carreteras Ministerio de Fomento Pº de la Castellana, 67 28071 Madrid

Adjunto se remite copia de la Resolución de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20160145 "Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)", que será enviada al Boletín Oficial del Estado para su publicación.

Por otra parte, se ruega comunicación desde ese órgano sustantivo a esta Dirección General, de la fecha de publicidad de la decisión sobre la autorización o aprobación del proyecto, en el caso de que así se produjera, de acuerdo con el artículo 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Madrid, a 27 de julio de 2018

EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Eugenio J. Domínguez Collado

CORREO ELECTRÓNICO
buzon-sgea@mapama.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRID
TEL.: 91 597 63 32
FAX.: 91 597 58 16

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL

SGEA/RLL/vm/20160145 CAR

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL, POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "NUEVO PUENTE DE LA CARRETERA N-110 EN CABEZUELA DEL VALLE (CÁCERES)".

Antecedentes de hecho

Con fecha 21 de diciembre de 2016, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, un escrito de la Subdirección General de Estudios y Proyecto de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto "Nuevo Puente de la Carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)".

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, esta Subdirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

El objeto del proyecto es resolver los problemas de seguridad viaria para vehículos pesados por el estrecho puente de la N-110 sobre el río Jerte (espacio perteneciente a Red Natura 2000) a su paso por Cabezuela del Valle. En la actualidad el tráfico en este puente histórico es alternativo en cada sentido regulado por semáforos, uno a cada lado del río.

Se va a construir un nuevo puente sobre el río Jerte en Cabezuela del Valle que pueda soportar simultáneamente el tráfico en ambos sentidos de la carretera N-110. Esta nueva estructura se va a ubicar en conexión directa con la actual travesía de Cabezuela del Valle, en la calle Plasencia. Es necesario dar continuidad a la carretera N-110 en unos 500 m de longitud hasta el nuevo puente a construir, por la margen derecha del río.

El proyecto comienza pasado el p.k. 371 de la carretera N-110, discurre de norte a oeste de Cabezuela del Valle y finaliza cruzando el río Jerte por el nuevo puente a diseñar. El nuevo puente tiene una longitud de 68 metros, según el documento ambiental.

Tratándose de una mejora local, el nuevo tramo de carretera a diseñar debe tener unas características similares a las de la carretera N-110.



También se va a conservar el paseo fluvial y el resto de servicios afectados y se va a ejecutar una glorieta que elimina la curva cerrada que se generaría a la entrada del nuevo puente, que serviría para reducir la velocidad en el acceso a la población.

Por otra parte, la inclusión de la glorieta sugiere convertir el trazado en urbano, de modo que sus características y requisitos pueden resultar mucho más flexibles.

En un primer análisis se tuvieron en consideración 6 alternativas y finalmente se han analizado dos alternativas en esta etapa y se ha seleccionado la Alternativa 2 por tener menor altura de desmontes, menor movimiento de tierras y mejor integración paisajística.

Esta alternativa no permite evitar la afección a la vivienda situada a la altura del puente actual y la de la glorieta proyectada.

Este proyecto afecta a la Zona de Especial Conservación (ZEC) de los ríos Alagón y Jerte, perteneciente a Red Natura 2000.

El proyecto se localiza en el término municipal de Cabezuela del Valle, en la comarca del Valle del Jerte, provincia de Cáceres (Extremadura).

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

Con fecha 18 de enero de 2017 se solicitó subsanación del documento ambiental, el documento subsanado se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el 17 de abril de 2017.

Con fecha 22 de mayo de 2017, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Tajo. MAPAMA (Madrid)	Si
Confederación Hidrográfica del Tajo (Oficina de Planificación Hidrológica). MAPAMA (Madrid)	No
Oficina Española de Cambio Climático. MAPAMA (Madrid)	No
Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y	No



Relación de consultados	Respuestas recibidas
Evaluación Ambiental y Medio Natural. MAPAMA. (Madrid)	
Diputación Provincial de Cáceres	Si
Delegación del Gobierno en Extremadura (Badajoz)	No
Subdelegación del Gobierno en Cáceres	Si
Ayuntamiento de Cabezuela del Valle (Cáceres)	Si
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz)	Si
Dirección General de Turismo. Consejería de Economía e Infraestructuras. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz)	No
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz)	Si
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Salud y Política Social. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz)	Si
Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Economía e Infraestructuras. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz)	No
Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural. Presidencia. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz)	Si
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio. Junta de Extremadura. Mérida (Badajoz)	Si
Universidad Politécnica de Cáceres (Cáceres)	No
Ecologistas en Acción de Extremadura	No
WWF/ADENA	No
SEO/Birdlife	No
ADENEX. Asociación para Defensa Naturaleza y Recursos de Extremadura. Mérida (Badajoz)	No
Os Verdes (Madrid)	No

De las respuestas recibidas cabe destacar lo siguiente:

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural informa favorablemente condicionando a las medidas fijadas en su informe: no se autoriza el uso de la almazara propuesta como zona de instalaciones (se encuentra incluida en el Inventario de Arquitectura Vernácula de Extremadura por su valor patrimonial). Si durante la ejecución de las obras se hallasen restos u objetos con valor arqueológico se paralizarán los trabajos, se protegerán los restos y se comunicará su descubrimiento a la Consejería de Cultura en el plazo de 48 horas.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio no considera que existan impactos significativos aplicando las medidas señaladas en el estudio de impacto ambiental. Recuerda la necesidad de prestar especial atención a la integración paisajística de los desmontes, de diseñar adecuadamente la iluminación de la vía para evitar la contaminación lumínica y de aplicar las medidas correctoras necesarias para que se cumpla con los límites de contaminación acústica señalados en la legislación vigente.



La Dirección General de Salud Pública del Servicio Extremeño de Salud no aporta alegaciones de tipo ambiental.

El Servicio de Gestión Medioambiental del Área de Infraestructuras de la Diputación de Cáceres indica que no se prevén impactos y por tanto no se considera ninguna modificación al proyecto ni contenidos extra a incluir.

El Servicio de Estudios Medioambientales de la Confederación Hidrográfica del Tajo hace, entre otras, las siguientes indicaciones: el puente se diseñará para un periodo de retorno de 500 años, el parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán de forma que no se afecten las aguas superficiales, para ello el drenaje de estas zonas se conectará a una balsa de sedimentación, se instalarán barreras de sedimentos, el lavado de maquinaria se realizará sobre una zona de hormigón destinada a tal fin y con la inclinación necesaria para que el agua vaya a la balsa de sedimentación. Se respetarán las servidumbres de 5 metros de anchura de los cauces públicos (artículo 6 Real Decreto Legislativo 1/2001), las captaciones de aguas públicas deben disponer de autorización y los vertidos que se produzcan deberán contar con la preceptiva autorización (Artículo 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico).

El Área de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno en Cáceres considera que el proyecto es ambientalmente viable.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura recuerda que el promotor debe solicitar autorización para la ocupación temporal del proyecto (Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura artículos 37 y siguientes así como de la Orden de 19 de junio de 2000, por la que se regulan las autorizaciones y ocupaciones de carácter temporal (DOE de 1 julio)).

El Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Junta de Extremadura informa que no se detecta afección sobre ningún Plan Territorial ni Proyecto de Interés Regional con aprobación definitiva. En el momento en el que se redacta el documento ambiental no se ha producido la aprobación definitiva el Plan Territorial del Valle del Jerte (sí la provisional) y una vez que se apruebe se deberá tener en cuenta esta regulación.

El Ayuntamiento de Cabezuela del Valle indica en su informe que ninguna de las alternativas le parecía buena para su municipio y solicita audiencia con la Dirección General de Carreteras.

Con fecha 8 de septiembre de 2017 la Subdirección General de Evaluación Ambiental trasladó a la Dirección General de Carreteras la solicitud de este Ayuntamiento.



Con fecha 27 de marzo de 2018, se recibe en esta Subdirección respuesta de la Dirección General de Carreteras, que adjunta informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, indicando que esta Demarcación ha mantenido contactos con el Ayuntamiento para aclarar la situación (entre ellos reunión celebrada el 05 de octubre de 2017 en dependencias municipales). El Ayuntamiento manifestó su preocupación relativa a dos edificaciones afectadas por las glorietas (van a ser objeto de expropiación forzosa) y a la reposición del paseo fluvial. Los representantes del Ministerio de Fomento le explican que se preserva la continuidad del paseo.

En su informe, la Demarcación de Carreteras concluye que dado que se van a expropiar las viviendas afectadas, se garantizan todos los derechos de los afectados y qué esta no debe ser la causa de paralizar una actuación de interés general.

Como consecuencia de las respuestas a las consultas, se ha solicitado al promotor, con fecha 28 de mayo de 2018, la inclusión de determinadas condiciones o medidas al proyecto referidas (entre otras) a:

- Diseño del puente y del drenaje
- Medidas preventivas y correctoras
- Instalaciones auxiliares (exclusión de la almazara)
- Tratamiento y gestión de residuos
- Restauración e integración paisajística
- Aplicación del Reglamento del Dominio Público Hidráulico
- Diseño de luminarias que prevenga la contaminación lumínica.
- Medidas correctoras relativas a contaminación acústica
- Conservación del paseo fluvial paralelo a la actuación y al río Jerte.

Con fecha 7 de junio de 2018 se ha recibido contestación del promotor, que incluye el pronunciamiento de aceptación sobre el cumplimiento de condiciones a incorporar en el proyecto de forma previa al inicio de las obras o durante su ejecución.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.



a. Características del proyecto:

El proyecto consiste en un nuevo trazado de carretera de 500 metros de longitud que transcurre por la margen derecha del río Jerte a su paso por el municipio de Cabezuela del Valle. La tipología del nuevo tramo es similar a la de la N-110 actual.

El proyecto comienza en el p.k. 371 de la carretera N-110 y finaliza cruzando el río Jerte a través del nuevo puente. Se va a ejecutar una glorieta que es fundamental de cara a la seguridad vial, pues elimina la curva cerrada de entrada al nuevo puente y reduce la velocidad de acceso a la población. El trazado se considera urbano de modo que sus características son más flexibles.

El puente se va a ejecutar mediante el procedimiento de avance en voladizo desde los dos estribos para evitar apoyos provisionales en el cauce del río Jerte.

La velocidad del proyecto varía de 40 km/h (en la entrada a la glorieta) a 60 km/h y la inclinación máxima es el 5% en pendiente.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se localiza en el término municipal de Cabezuela del Valle, en la comarca del Valle del Jerte ubicada en la provincia de Cáceres (Extremadura).

El proyecto se va a desarrollar en ámbito periurbano, entre los límites del río Jerte y el pie de ladera que define el valle del Jerte en este tramo, caracterizado por cultivo de cerezos en terrazas, siendo una zona de gran valor paisajístico, especialmente durante la época de floración.

La población de Cabezuela del Valle se localiza en la margen contraria al trazado del acceso del proyecto al nuevo puente.

El puente se encuentra sobre la ZEC fluvial Ríos Alagón y Jerte.

c. Características del potencial impacto:

A continuación se describen los potenciales impactos, que se deducen del documento ambiental y de la información complementaria remitida por el promotor, así como de los informes recibidos en las consultas realizadas.

Clima:

La magnitud de la actuación no es suficiente como para introducir cambios en este aspecto.

Atmósfera:

Se producirán emisiones de partículas sólidas, gases, ruidos y vibraciones durante los trabajos de construcción, el promotor propone medidas como el control de



maquinaria, la ejecución de riegos periódicos, cubrición de la carga si el material produce polvo y control de velocidad de circulación en el entorno de las obras.

Durante la fase de explotación se producirán emisiones procedentes de la circulación de vehículos.

Contaminación acústica: Durante la construcción se va a producir un impacto acústico (excavaciones, voladuras, carga y descarga de camiones) sobre la población ya que la actuación está próxima al entorno humano. Se aplicarán medidas preventivas como la ubicación de pantallas alrededor de la zona de trabajo e instalaciones auxiliares.

Las voladuras se programarán para minimizar las afecciones y reducir su impacto acústico.

Durante la explotación se prevé el cumplimiento de los límites legales referidos al ruido. Se comprobará específicamente el caso de una edificación aislada situada en el cruce de la Avenida de Plasencia con el nuevo puente de la carretera N-110, para la que pudiera ser necesario llevar a cabo medidas correctoras adicionales, como el uso de pavimento fonoabsorbente o el aislamiento acústico de la fachada.

En el proyecto constructivo se realizará un nuevo estudio acústico para el trazado definitivo que actualice el del documento ambiental y se revisarán las medidas preventivas y correctoras previstas. Si se adoptan medidas de protección acústica estas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción y a disposición del órgano ambiental.

Las medidas de protección han de integrarse estéticamente y paisajísticamente en el entorno de la actuación.

Contaminación lumínica:

La iluminación de la vía se dimensionará de forma que se mantenga la calidad del cielo nocturno del entorno tal y como indica la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura.

Geología, geotecnia y morfología:

Los principales impactos se van a producir en los movimientos de tierras necesarios para encajar la nueva glorieta.

No va a ser necesario el aporte de tierras pero si se estiman 5.380 m³ de material sobrante a vertedero, siendo el volumen de excavación total estimado de 16.270 m³.



Los principales impactos consisten en las alteraciones del relieve debidas a los movimientos de tierras, el riesgo de inestabilidad en laderas y al aumento de procesos erosivos al retirar cobertura vegetal y modificar el relieve.

El documento ambiental ha considerado que el impacto es moderado y se proponen numerosas medidas frente a los posibles impactos, entre ellas la revegetación de taludes y el uso de muros.

Préstamos y Vertederos:

No se prevé la necesidad de préstamos, habiendo un pequeño excedente de tierras a gestionar.

Se va a tratar de utilizar los excedentes o llevarlos a canteras ya en explotación que tengan que ser restauradas.

Los residuos de construcción se gestionarán de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. El proyecto constructivo deberá contener un apartado específico sobre la gestión de los residuos de construcción y demolición generados por las obras cuyo coste formará parte del presupuesto y que como mínimo incluya la estimación de cantidad prevista, medidas de prevención y de reducción de residuos, actuaciones para la reutilización, reciclado, valorización o eliminación previstas, medidas para la separación y planos de las instalaciones destinadas a la gestión.

El material sobrante resultante de la excavación que no sea apto para rellenos o restauración de zonas de ocupación de instalaciones auxiliares, será caracterizado antes de decidir su destino. Los residuos que no puedan gestionarse como residuo de construcción y demolición se gestionarán según su codificación en la Lista Europea de Residuos. En todo caso, la valorización de materiales excavados se realizará conforme a lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.

Edafología:

Se producirá una pérdida de suelo tanto por la ocupación necesaria para el proyecto como por la pérdida de suelo fértil.

Se podría producir la contaminación del suelo en caso de vertidos accidentales (de maquinaria principalmente), la compactación del suelo durante las obras y la pérdida de calidad de suelos del entorno por todo lo anterior



La superficie a desbrozar de la infraestructura es de 15.435,687 m² y el volumen total de tierra vegetal a retirar es de 2.565 m³.

Zona de instalaciones auxiliares:

En el estudio de impacto ambiental se proponen dos zonas de instalaciones auxiliares:

*La ZIA A, que se divide en ZIA A derecha (64,12 m²) y ZIA A izquierda (574,06 m²). Estas son las superficies correspondientes a la alternativa 2, que es la seleccionada.

- La ZIA A izquierda se asienta sobre terrenos antrópicos y edificios en ruinas: Parte de la ZIA A izquierda (zona de la almazara), va a tener que ser descartada por su valor patrimonial según ha informado la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, en respuesta a las consultas realizadas relativas al documento ambiental. Se utilizarán un vallado o pantalla que separe la zona de la almazara de la zona utilizada para instalaciones auxiliares. Se debe evitar afectar a la playa fluvial existente en las proximidades.
- La ZIA A derecha generará un desbroce de herbáceas (no afecta a vegetación de ribera) y se va a jalonar para evitar afectar a la fresneda situada en el lecho del río. Además se llevará a cabo el movimiento de tierras que sea necesario para suavizar la pendiente. En esta zona no está previsto ni acopios de maquinaria ni de materiales peligrosos.

*La ZIA B, próxima a la ermita, tiene 255 m² se localiza en una zona sin valor agrológico. Se va a demoler la caseta existente y a adecuar e impermeabilizar el suelo para evitar su contaminación.

Hidrología superficial e Hidrogeología:

Uno de los posibles impactos es la ocurrencia de vertidos accidentales durante la construcción o la explotación del proyecto puesto que el nuevo puente se ejecuta sobre el río Jerte y el nuevo trazado de la N-110 en sus proximidades.

Durante la construcción del puente no se va a disponer de ningún apoyo intermedio en el cauce del río y para ello se van a emplear procesos constructivos de avance en voladizo.

La construcción del puente podría implicar alteraciones en la calidad del agua en esta zona.



La construcción de la nueva infraestructura afectará a diferentes aspectos relativos a escorrentía, estabilidad de terrenos y especies vegetales.

Se tomarán medidas para no incrementar el riesgo de inundación: dimensionamiento del puente para T500 y drenaje de la infraestructura.

Las tareas de excavación pueden dar lugar a una escorrentía superficial con sólidos en suspensión. Para reducir este riesgo se evitará realizar acopios en zonas de fuertes pendientes y mantener taludes desnudos o no estabilizados, se instalarán barreras de sedimentos y se construirá un drenaje alrededor del parque de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares, conectado a balsas de sedimentación.

Los trabajos de mantenimiento y limpieza se realizarán en zonas adaptadas para ello y se contará con una zona segura de almacén y acopio de residuos, que posteriormente se recogerán y gestionarán por un gestor autorizado.

Cualquier trabajo en dominio público hidráulico y en sus zonas de servidumbre y policía, los aprovechamientos y los vertidos, requerirá autorización administrativa previa del organismo de cuenca.

Hidrogeología: Al afectar a la permeabilidad del suelo se podría afectar a los procesos de infiltración que alimentan los acuíferos y reducir la tasa de recarga, por otro lado existe el riesgo de que lleguen contaminantes a los acuíferos próximos, por lo que se aplicarán medidas de impermeabilización como medida preventiva.

Paisaje:

La infraestructura genera un impacto sobre la calidad paisajística tanto durante la construcción como en la explotación, ya que la proximidad a la población hace que toda afección visual sea detectada rápidamente.

Para la integración paisajística del puente se han minimizado los elementos estructurales que sobresalen sobre la rasante para evitar la intrusión visual.

Una vez finalizados los trabajos se procederá a la adecuación de los relieves (lo más similares a la situación previa) y a la restauración e integración ambiental empleando para ello siembras y plantaciones.

Los desmontes generados deben quedar paisajísticamente integrados mediante la técnica de abancalamiento utilizada en el entorno, realizando los muros de contención con piedra de la zona o encachado con ella, según propone la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura.



Vegetación:

La vegetación del ámbito de estudio está muy ligada al cauce del río y predomina el cultivo del cerezo en las laderas.

Sólo se va a instalar sobre terreno natural parte de las Zonas de Instalaciones Auxiliares, donde se realizará despeje y desbroce.

La fresneda situada en la zona del río se jalonará para no afectarla.

El documento ambiental destaca que las excavaciones de los estribos no afectarán directamente a la vegetación de ribera: en la ladera derecha todos los movimientos de tierras quedan por detrás del muro del paseo fluvial y en la ladera izquierda este límite está impuesto por el muro que contiene el acceso a la playa fluvial.

Se minimizará la ocupación empleando los viales existentes como caminos de acceso siempre que sea posible.

El riesgo de incendio forestal aumentará en la zona de actuación y puede originarse de forma accidental si no se hace un uso correcto de la maquinaria y los instrumentos de trabajo. También durante la explotación existe riesgo de incendio, para lo que se tomarán las medidas oportunas y se contará con un Plan de prevención y extinción de incendios.

Respecto a las especies alóctonas invasoras se tomarán medidas como la desinfección de materiales y maquinaria antes y después de los trabajos, y se evitará el uso de estas especies en los trabajos de restauración, dando siempre prioridad a las especies autóctonas.

Fauna:

Los potenciales impactos sobre la fauna van a ser la destrucción o alteración de hábitats y las molestias a la fauna durante la construcción, durante la fase de explotación se ha de tener en cuenta el efecto barrera y los atropellos y colisión contra vehículos.

Debido a las dimensiones del proyecto y a que la zona ya se encuentra fragmentada no se espera que las actuaciones incrementen el efecto barrera.

Las principales especies sensibles al impacto por nuevas infraestructuras van a ser el lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*) y la nutria (*Lutra lutra*).

Se va a realizar una inspección faunística previa al inicio de las obras.



Si durante el desarrollo de la actuación se detectase la presencia de alguna especie de fauna catalogada (o sus nidos o madrigueras) tanto a nivel autonómico como nacional, se pondrá en conocimiento del competente autonómico en materia de especies protegidas, que tomará las medidas adecuadas al respecto.

Espacios naturales de interés

El área de estudio incluye el límite de la IBA (Área Importante para las Aves) nº 067 "Sierras de Gredos y Candelario" que se caracteriza por presentar alta diversidad y densidad de rapaces forestales y rupícolas

El promotor considera que los impactos que la infraestructura puede generar sobre la ZEC ES4320071 "Ríos Alagón y Jerte" son compatibles con la integridad de la zona y los valores de conservación.

Igualmente, afirma que no se espera que se produzca afección significativa

El promotor ha incluido distintas medidas específicas asociadas con la ZEC en su documento ambiental, entre ellas destacan las siguientes:

- *Cerramiento temporal rígido para delimitar las obras en el entorno del ZEC
- *Protección de calidad sonora de la ZEC
- *Conservar los hábitats relevantes para especies Natura 2000 presentes en el espacio.
- *Conservar la superficie y mantener en estado de conservación favorable los hábitats de interés comunitario 4030 y 4090.
- *Mantener los niveles poblacionales de las siguientes especies: libélula caballito del diablo, (*Coenagrion mercuriale*), mariposa doncella de ondas (*Euphydryas aurinia*) y boga del Tajo (*Pseudochondrostoma polylepis*).

Patrimonio Cultural:

La localidad de Cabezuela del Valle está declarada BIC (Bien de Interés Cultural) "Conjunto Histórico-Artístico" por sus características arquitectónicas y de conservación y se considera que el puente actual tiene un alto valor cultural.

El proyecto va a afectar a la Vía Pecuaria "Cordel del Puente de los Buitres". Se realizarán los desvíos provisionales necesarios para garantizar la permeabilidad transversal y el proyecto constructivo incluirá su reposición.

La almazara ubicada en la zona de la ZIA A está incluida en el Inventario de Arquitectura Vernácula de Extremadura y por tanto no se autoriza que se use como zona de Instalaciones Auxiliares.



Durante los movimientos de tierras se contará con la supervisión de técnicos arqueólogos cualificados.

La principal medida preventiva para proteger el patrimonio arqueológico no detectado consiste en que si durante la ejecución de los trabajos se hallan restos u objetos de valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma paralizarán los trabajos, protegerán los restos y comunicarán su descubrimiento en el plazo de 48 horas a la Consejería de Cultura.

Población:

El proyecto contempla la reposición de caminos rurales, infraestructuras de riego y demás servicios afectados.

Durante las obras se tratará de evitar el dificultar o impedir accesos a edificaciones o fincas presentes en el entorno del proyecto.

Se va a expropiar la edificación que se encuentra en la zona dónde se pretende ejecutar la nueva glorieta.

El Ayuntamiento de Cabezuela del Valle es contrario a las alternativas propuestas, y solicita que se presenten otras, aunque no propone ninguna alternativa o sugerencia. Debido a esta oposición sería conveniente que antes de la aprobación final del proyecto y el inicio de la ejecución de las obras buscar un acuerdo con el Ayuntamiento de Cabezuela, que podría implicar el ajuste o desplazamiento de la nueva glorieta permitiendo conservar la edificación existente, siempre que sea técnicamente viable y no implique nuevos impactos no previstos.

De la superficie a desbrozar en la alternativa 2 (11.145 m²) el 69,87% corresponde a cultivo de cerezo, que es un importante valor económico en la zona.

Para evitar molestias por el ruido de voladuras, el contratista propondrá un diseño cuidadoso (metodología menos ruidosa y seguimiento consistente en mediciones periódicas de los niveles sonoros) y notificará a las autoridades locales y a los vecinos de la zona la fecha y horario de esta actividad.

Plan de Vigilancia Ambiental

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas de seguimiento ambiental son responsabilidad del Ministerio de Fomento.

Parte del Plan de vigilancia ambiental incluirá el control de los niveles acústicos y, según el resultado, se establecerá la necesidad de revisar las medidas mitigadoras.



Seguimiento Red Natura 2000: Seguimiento y vigilancia de las especies que son objetivos de conservación en la ZEC y cuya presencia es probable en el entorno de actuación, en especial el odonato conocido como caballito del diablo (*Coenagrion mercuriale*) y colmilleja del Alagón (*Cobitis Vettonica*).

El documento ambiental incluye las principales medidas de seguimiento ambiental propuestas por el promotor.

Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto "Nuevo puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)" se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartados b) y c) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental pues las modificaciones previstas con respecto al actual trazado de la N-110 van a generar una afección sobre espacios de la Red Natura 2000 (Zona de Especial Conservación ES4320071, de los Ríos Alagón y Jerte e implican modificaciones en una infraestructura existente (N-110) que podría tener efectos adversos.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General



Resuelve

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto "Nuevo puente de la carretera N-110 en Cabezuela del Valle (Cáceres)", ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

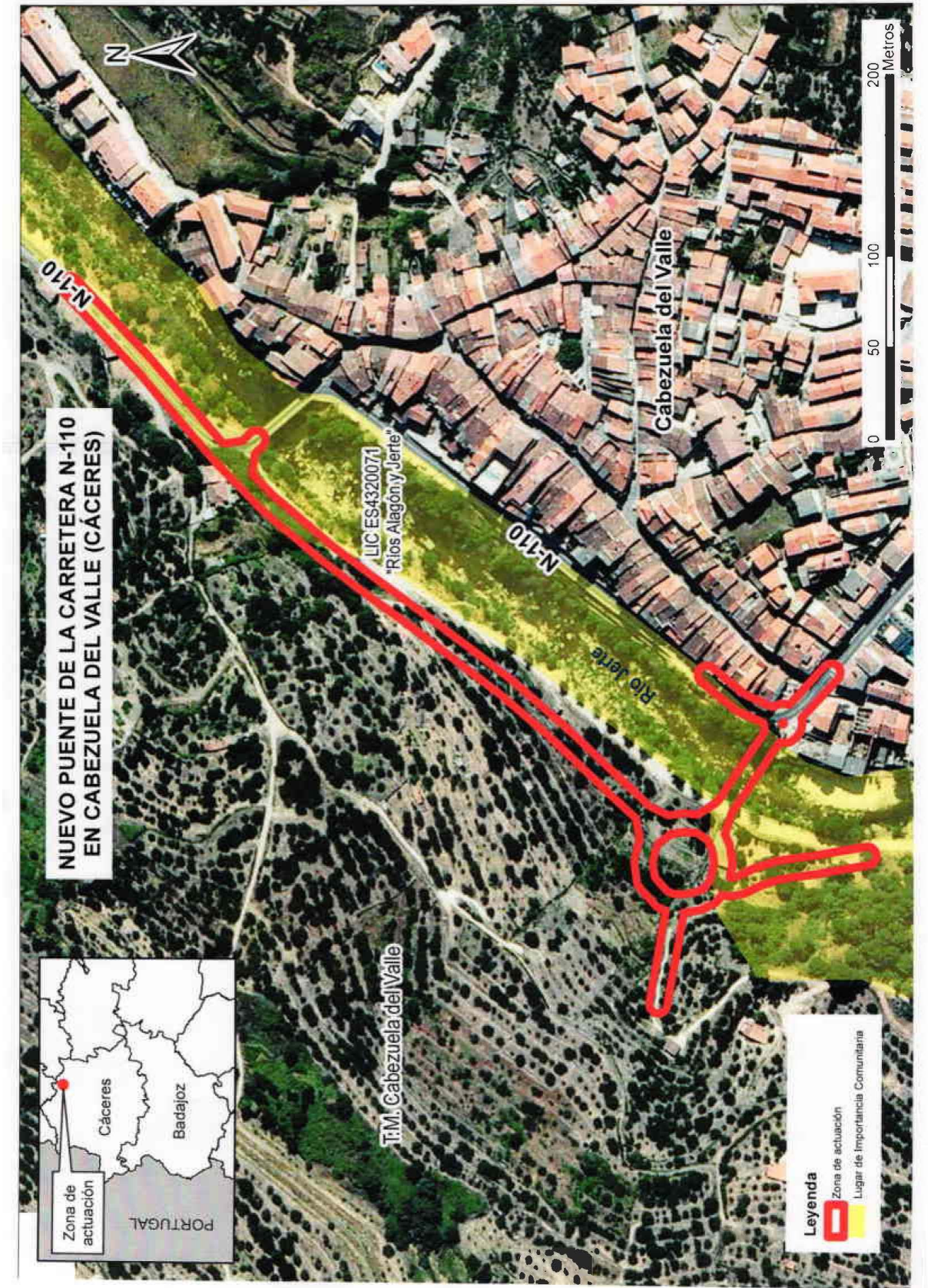
Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica, sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, a 27 de Julio de 2018

EL DIRECTOR GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL

Francisco Javier Cachón de Mesa



APÉNDICE N°2: ORDEN DE ESTUDIO


 MINISTERIO
DE FOMENTO

 T8-CC-3530
28-CC-3530

 SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE
Y VIVIENDA

 DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se AUTORIZA la siguiente ORDEN DE ESTUDIO:

PROYECTO DE TRAZADO Y PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

“NUEVO PUENTE DE LA CARRETERA N-110 EN CABEZUELA DEL VALLE”

Red de Carreteras del Estado

CÁCERES

El 16 de enero de 1997, la Dirección General de Carreteras aprobó una Orden de Estudio para la redacción del estudio informativo “Variante de Cabezuela del Valle”, de clave EI2-CC-09.

En julio de 2003, se redactó la Memoria Resumen para el desarrollo del proceso de Consultas Previas correspondientes al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El 17 de octubre de 2007, se aprobó provisionalmente el estudio informativo, publicándose el anuncio de la correspondiente Información Pública en el B.O.E. núm. 33, de 7 de febrero de 2008.

El 29 de mayo de 2008, la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura remitió a la Dirección General de Carreteras el correspondiente informe sobre el resultado del procedimiento de Información Pública.

En julio de 2008, la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura amplió el informe del resultado de la Información Pública, añadiendo una alegación formulada por la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Extremadura y recibida fuera del plazo establecido.

El 2 de octubre de 2008, se trasladó un ejemplar del estudio informativo y del expediente de Información Pública al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, para que por éste se pudiera formular la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

El 26 de enero de 2009, tuvo entrada en la Dirección General de Carreteras un escrito de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, solicitando documentación complementaria sobre el estudio ambiental.

En junio de 2009, la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura elaboró el informe solicitado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el que se analizan las implicaciones y costes derivados de los ajustes propuestos por la Junta de Extremadura en su alegación.

 MINISTERIO
DE FOMENTO

 T8-CC-3530
28-CC-3530

El 22 de febrero de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente y Medio Rural y Marino emitió una nueva resolución, de la que destacan los siguientes párrafos:

Una vez analizado el referido proyecto [estudio informativo EI2-CC09], su estudio de impacto ambiental y la documentación complementaria, se concluye que las alternativas planteadas suponen un impacto sobre el paisaje que, en principio, no es asumible dadas las dimensiones de los desmontes y muros proyectados y su alta visibilidad desde el núcleo urbano de Cabezuela del Valle.

Por lo tanto, sería necesario que se estudiaran otras soluciones, para mejorar y evitar los problemas actuales con el puente de único sentido, así como determinados estrechamientos y curvas sin visibilidad en la travesía actual.

Por todo ello, hasta que no se reciba la nueva documentación, el procedimiento queda en suspenso.

Como resultado de lo anterior, la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura elaboró un informe, en enero de 2013, sobre el escenario surgido tras la resolución arriba transcrita del Órgano Ambiental. El contenido de dicho informe da pie a la presente Orden de Estudio.

La presente Orden de Estudio pretende agilizar en lo posible una solución para el problema más acuciante en la travesía de Cabezuela del Valle (paso por el puente sobre el río Jerte), independizando el tratamiento de este problema de la solución global que se alcanzaría con la construcción de una variante de la población. Esta solución, que podríamos calificar de “solución de compromiso”, se propone teniendo en cuenta, por una parte, la especial conflictividad del puente y, por otra, la imposibilidad de continuar la tramitación de la variante mediante el desarrollo de los estudios realizados hasta el momento, toda vez que la resolución adoptada por el Órgano Ambiental declara inviables las cuatro alternativas propuestas por el estudio informativo de clave EI2-CC-09.

Sobre el contenido del estudio informativo EI2-CC-09 cabe decir que éste analiza los dos corredores posibles, al norte y al sur de la población, y, dentro de ellos, dos alternativas para cada corredor, en las que, desde su planteamiento inicial, se tuvo en cuenta la integración ambiental de las soluciones propuestas, así como se tuvieron también en cuenta el resto de condicionantes necesarios para justificar el gasto público que se proponía, entre los que podríamos destacar: la seguridad vial y la maximización de la rentabilidad de la inversión. En relación con los criterios ambientales que se han tenido en cuenta en la redacción del estudio EI2-CC-09, también cabe decir que el estudio EI2-CC-09 propone soluciones similares a las admitidas por el Órgano Ambiental para otras carreteras cercanas, como es el caso del paso de la autovía A-66 por el Puerto de Baños de Montemayor (más conflictivo, en principio, desde el punto de vista de la integración ambiental y paisajística, que la variante de Cabezuela del Valle).

 MINISTERIO
DE FOMENTO



T8-CC-3530
28-CC-3530

En cuanto al puente existente sobre el río Jerte, hay que decir que se trata de un puente histórico de fábrica, tipo arco, con una anchura de tablero que tan sólo permite el tráfico en un único sentido de circulación. El tráfico alternativo en ambos sentidos se regula actualmente mediante un semáforo.

La solución propuesta por la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura consiste en la construcción de un nuevo puente de anchura suficiente para soportar simultáneamente los tráfico de la carretera N-110 en ambos sentidos, ubicado al sur del actualmente existente, en un punto de cruce del río con el que, además, se podría evitar una curva de 90º que forma parte del actual trazado de la travesía de Cabezuela del Valle.

Finalmente, como conclusión de todo lo anterior, **RESUELVO:**

Que bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura sean redactados los siguientes proyectos:

Tipo y clave: Proyecto de Trazado: **T8-CC-3530**
Proyecto de Construcción: **28-CC-3530**

Situación: Carretera N-110
Tramo: Travesía de Cabezuela del Valle
Longitud aproximada: 0,5 km

Clase: Mejora local. Construcción de un nuevo puente.

Objeto de los proyectos:

Desarrollo de las actuaciones necesarias para la construcción de un nuevo puente de anchura suficiente para soportar simultáneamente los tráfico de la carretera N-110 en ambos sentidos, en la travesía de Cabezuela del Valle, junto con el tramo de carretera que sea necesario para la continuidad de propia carretera N-110.

Contenido:

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener respectivamente los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

MINISTERIO
DE FOMENTO



T8-CC-3530
28-CC-3530

Características:

Tratándose de una mejora local, las características serán homogéneas con las de la carretera existente, que, en este caso, serían asimilables a las de una carretera convencional C-80, según la vigente Norma 3.1-IC.

Instrucciones particulares:

1. En la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
2. El proyecto de trazado T8-CC-3530 será sometido a un trámite de información pública de acuerdo con el artículo 10.4 de la vigente Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.
3. El proyecto de trazado T8-CC-3530 contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que haya lugar. Una vez se apruebe provisionalmente, se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.
4. Se realizará una consulta al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente sobre el procedimiento ambiental que deba seguirse con los proyectos ahora autorizados.
5. Se realizará un estudio de reordenación de los accesos existentes.
6. Se realizará una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados y que deberá contar con la aprobación de los titulares de los servicios.
7. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, incluyendo en el estudio las actuaciones que se estimen necesarias para su correcta reposición. En la redacción de los proyectos quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.
8. Se mantendrá la coordinación adecuada con las Administraciones, Confederación Hidrográfica, Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos.
9. Se utilizará el cuadro de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar los proyectos.
10. Se tendrá en cuenta el planeamiento urbanístico existente, indicando su situación administrativa y determinaciones.
11. Se ligará la redacción de los proyectos a la negociación de un convenio con el

MINISTERIO
DE FOMENTO



T8-CC-3530
28-CC-3530

Ayuntamiento de Cabezuela del Valle, con objeto de alcanzar el compromiso de que el Ayuntamiento asuma la titularidad del tramo residual de la travesía tras la puesta en servicio del nuevo puente y nuevo trazado de la carretera N-110.

Programación para la redacción de los proyectos:

Se estima necesario un plazo de quince (15) meses para la redacción de los proyectos.

Asistencia Técnica:

Se autoriza, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato conforme al artículo 22.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de Sector Público, la asistencia técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción de los proyectos.

Presupuesto aproximado:

De acuerdo con las valoraciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura, basadas en los estudios realizados hasta el momento, el presupuesto de licitación de las obras podría ascender a **CUATRO MILLONES NOVECIENTOS VEINTE MIL EUROS (4.920.000,00 €)**, sin incluir el concepto de IVA aplicable (21%).

Los proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:
Madrid, 11 de julio de 2013
LA SUBDIRECTORA GENERAL
DE ESTUDIOS Y PROYECTOS


Fdo.: Fuencisla Sancho Gómez

Aprobado:
Madrid, 17 de julio de 2013
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS


Fdo.: Jorge Urrecho Corrales

MINISTERIO
DE FOMENTO

APÉNDICE Nº3: ACUERDO DE PLENO. AYUNTAMIENTO DE CABEZUELA DEL VALLE (CÁCERES)



MINISTERIO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Demarcación de Carreteras del Estado en Extremadura
Avda. Ruta de la Plata, 11
10071 Cáceres (Cáceres)

NOTIFICACIÓN

Le comunico con la salvedad de lo establecido en el art. 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales que:

EN EL EXPEDIENTE DE REFERENCIA, POR ACUERDO DE PLENO EXTRAORDINARIO DE FECHA 13 DE JULIO DE 2020, SE HA ACORDADO LO SIGUIENTE:

PUNTO CUARTO.- ASUNCIÓN DEL MANTENIMIENTO DEL TRAMO PARALELO AL PROYECTO DE "CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUENTE EN N-110".

Toma la palabra el Sr. Alcalde para explicar sobre el plano que se asumiría el mantenimiento de la trasera del Dólar, lo que es la churrería hasta el puente (actual tramo de Nacional 110), por donde únicamente pasarían autobuses escolares y de línea para cuando esté construido el nuevo puente.

Toma la palabra **Dña. María Luisa Yusta Calle** para preguntar cómo afectaría al acceso de los vecinos de la zona de Los Molinillos. Obteniendo por respuesta de parte del Sr. Alcalde que ese tramo se puede utilizar, únicamente estaría vetado a camiones de gran tonelaje.

Toma la palabra **D. Miguel Ángel Chamorro García** para preguntar que si el Ayuntamiento no se hace cargo del mantenimiento si sería carreteras. Obtiene por respuesta del Sr. Alcalde que dejaría de ser carretera nacional y pasaría a ser una calle más del pueblo.

Toma la palabra **Dña. Emilia Ramos Fernández** para preguntar si no se puede dejar este punto sobre la mesa. Recibiendo una respuesta negativa del Sr. Alcalde porque este aspecto tiene que ser incluido en el proyecto de la obra.

Por todo ello, tras el debate, el Pleno en votación ordinaria, con los votos a favor de los miembros del grupo popular e Izquierda Unida (5) y las abstenciones de los miembros de los grupos socialista y Podemos (5)

ACUERDA

Primero.- Asumir el mantenimiento por parte del Ayuntamiento de Cabezuela del Valle del tramo paralelo al proyecto de construcción del nuevo puente en la Nacional 110.

Segundo.- Dar conocimiento del presente acuerdo a la empresa encargada para su inclusión en el proyecto.

Lo que le notifico a Vd. para su conocimiento y efectos consiguientes, haciéndole saber que el presente acto es definitivo en la vía administrativa, y frente al mismo puede interponer, en el plazo de



dos meses a partir de su recepción, recurso contencioso administrativo o ante (La sala de dicha jurisdicción del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura o Juzgado de lo Contencioso Administrativo, según el orden de competencias de ambos órganos) o, con carácter potestativo, en los términos comprendidos en el art. 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, Recursos de Reposición ante este mismo órgano en el plazo de un mes a partir de su notificación, todo sin perjuicio de la interposición de cualquier otro que estime procedente.

Cabezuela del Valle, 2 DE SEPTIEMBRE DE 2020

LA SECRETARIA

Edo.: Andira García Rodríguez

