

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

4736 *Resolución de 23 de marzo de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía A-15 de Navarra, tramo Fuensaúco-Ágreda (Oeste), provincia de Soria.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 6.a del Anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, 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 7, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

La declaración analiza los principales elementos tenidos en cuenta en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas. Estos documentos se encuentran disponibles para su consulta pública en la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la aplicación «SABIA» (consulta de proyectos, para el código de proyecto 20170087).

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

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno.

A.1. Promotor y órgano sustantivo del proyecto.

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

A.2. Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Alternativas. Descripción sintética de la alternativa seleccionada.

A.2.1. Objeto y justificación.

El objeto del proyecto es la construcción de un tramo de la autovía A-15, entre Fuensaúco y Ágreda, perteneciente a su vez al tramo de autovía entre Soria (Este)-Tudela, el cual ya fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, obteniendo Declaración de Impacto Ambiental (DIA) positiva por Resolución de 30 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático. Esta DIA perdió su vigencia el 28 de junio de 2012, al no haber dado comienzo en esa fecha las obras comprendidas en el Estudio Informativo, lo que ha conllevado la necesidad de someter el proyecto a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La solución entonces elegida entre Soria (Este) y Tudela se dividió en cinco proyectos: dos en el tramo entre Soria Este (Fuensaúco) y la Variante de Ágreda y tres entre Ágreda y Tudela. Entre Fuensaúco y la Variante de Ágreda se redactaron los siguientes proyectos:

Proyecto de construcción: Autovía de Navarra (A-15). Tramo Fuensaúco – Villar del Campo. Provincia de Soria. (Clave: 12-SO-3220).

Proyecto de trazado y construcción: Autovía de Navarra (A-15). Tramo: Enlace de Villar del Campo – Conexión con la Variante de Ágreda (Oeste). Provincia de Soria. (Clave: 12-SO-3190).

El tramo de la A-15 contemplado en la presente evaluación de impacto ambiental se inicia en Fuensaúco, donde conecta con la alternativa sur de la variante de la N-122 por Soria.

A.2.2. Localización.

El ámbito de estudio se enmarca en la Comunidad Autónoma de Castilla y León en la provincia de Soria. La longitud del trazado es de 34,2 km, que discurre por los términos municipales de Renieblas, Candilichera, Arancón, Aldealpozo, Valdegeña, Villar del Campo, Pozalmuro, Matalebreras, Ólvega y Ágreda, todos ellos en la provincia de Soria.

A.2.3. Alternativas.

En este nuevo proyecto se analizan tres alternativas:

Alternativa 0, correspondiente a la situación actual en la que existe la N-122 en su recorrido a través de distintos núcleos de población entre Fuentesauco y Ágreda.

Alternativa 1, que coincide con la solución del trazado resultante de la evaluación ambiental en el año 2007.

Alternativa 2, que presenta un trazado mejorado respecto a la alternativa 1, teniendo en cuenta el condicionamiento de la DIA y la información desarrollada posteriormente en los proyectos constructivos antes mencionados.

A.2.4. Descripción sintética de la alternativa seleccionada.

El trazado proyectado está diseñado para una velocidad mínima de 120 km/h y sección transversal 7/10,50, con calzada de 7,00 metros, arcén interior de 1,00 metro, arcén exterior de 2,50 metros y berma de 1,00 metro con mediana de 10 metros. El trazado en planta presenta radios comprendidos entre 1.800 m y 5.000 m, y en alzado presenta pendientes máximas del 4%.

Se han proyectado un total de: 10 pasos superiores, 30 pasos inferiores enterrados, 2 falsos túneles y 12 viaductos y pasos inferiores de vigas. En cuanto a las obras de drenaje, se proyectan un total de 23 estructuras: 14 Marcos 2x2 m, 5 Marcos 3x2 m y 4 tubos de diámetro 1,8 m.

A.3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La traza de la futura A-15 se sitúa en el extremo noroccidental de la Cordillera Ibérica, sobre los dominios hidrogeológicos del Sistema Moncayo-Soria de la Cuenca del Duero y Dominio Central Ibérico de la Cuenca del Ebro. En el ámbito de estudio hay cuatro unidades hidrogeológicas que se hallan bajo los trazados de las alternativas: Cubeta de Almazán, Araviana – Moncayo, Añavieja – Valdegutur y Araviana-Vozmediano.

Respecto a los espacios de Red Natura 2000 localizados en el entorno de estudio, se observa que la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES4170138 Quejigares y encinares de sierra del Madero se ve interceptada por el trazado propuesto.

En la zona son importantes los encinares (*Quercus ilex rotundifolia*) localizados en el Puerto del Madero, entre Soria y Ágreda. En el puerto también se encuentran importantes bosques de rebollo (*Quercus pirenaica*), el cual se encuentra frecuentemente asociado a los pinares, formando bosques mixtos de roble y pino en diversas zonas (*Pinus nigra*, *Pinus sylvestris* y *Pinus pinaster*). Las zonas de matorral (*Genista scorpius*, *Thymus zygis* y *Thymus vulgaris*, *Lavandula latifolia*, *Santolina chamaecyparissus*, *Cistus laurifolius*) con pies dispersos de encinas (*Quercus ilex rotundifolia*), enebros (*Juniperus communis*) y

sabinas (*Juniperus phoenicea*), se intercalan con zonas de pastizales y herbazales; y en claros del bosque mixto de quercíneas al este y oeste del puerto del Madero.

La fauna más característica está asociada a los bosques mixtos, destacando la presencia de especies típicamente forestales como el ciervo (*Cervus elaphus*), el jabalí (*Sus scrofa*) y el corzo (*Capreolus capreolus*). Por otro lado, los bosques permiten la presencia de una gran diversidad de aves como el azor (*Accipiter gentilis*), gavilán (*Accipiter nisus*), águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), cernícalo vulgar (*Falco tinunculus*), culebrera europea (*Circaetus gallicus*).

La IBA n.º 447 Parameras de Campo de Gómara es interceptada por el trazado de la autovía. En ella destaca de la alondra de Dupont (*Chersophilus duponti*). Respecto a esta especie también se localizan en la zona dos áreas de relevancia para su conservación.

El proyecto se sitúa próximo al MUP n.º 48 Mata, Chaparra y Verdugal e intercepta el MUP n.º 31 El Monte.

B. Resumen del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se ha tenido en consideración.

La tramitación se inició con fecha 18 de julio de 2017, momento en que tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el Documento técnico Actualización del Procedimiento de Evaluación Ambiental del Tramo: Fuensaúco-Ágreda (oeste) en la Autovía A-15, de Navarra. Provincias de Soria, incluyendo su estudio de impacto ambiental, el expediente de información pública, así como el Informe del Área de Planificación de la Subdirección General de Proyectos sobre el expediente.

B.1. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

Con fecha de 24 de enero de 2017, se publica en el Boletín Oficial del Estado, el Anuncio de la Demarcación de Carreteras en Castilla y León Oriental por el que se somete a Información Pública la aprobación provisional del documento técnico Actualización del procedimiento de evaluación ambiental del tramo Fuensaúco-Ágreda (oeste) en la Autovía A-15, de Navarra, provincia de Soria y su estudio de impacto ambiental.

Se recibe una alegación de la Asociación de Agricultores y Ganaderos de Matalebreras, en la que solicita que se tengan en cuenta aspectos puntuales en el trazado para evitar daños medioambientales no asumibles: existencia de tres pasos de ganado y un cordel en Matalebreras, trazado de la autovía por las orillas de las fincas de cultivo en vez de atravesarlas y garantizar caminos, vías pecuarias y cursos de agua causando el menor impacto ambiental.

Simultáneamente a la publicación en el BOE, fueron enviados ejemplares completos del documento técnico y estudio de impacto ambiental, así como notificaciones de inicio del proceso de información pública a las administraciones públicas y personas interesadas. Las contestaciones recibidas se señalan en la siguiente tabla:

Organismos consultados	Respuesta
Subdirección General del Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	No
Confederación Hidrográfica del Ebro.	Sí
Confederación Hidrográfica del Duero.	Sí
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	No
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	No

Organismos consultados	Respuesta
Viceconsejería de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.....	No
Delegación del Gobierno en la Comunidad de Castilla y León.....	No
Subdelegación del Gobierno en Soria.....	No
Diputación Provincial de Soria.....	Sí
Ayuntamiento de Ágreda.....	No
Ayuntamiento de Reniebla.....	No
Ayuntamiento de Candilichera.....	No
Ayuntamiento de Arancón.....	No
Ayuntamiento de Aldealpozo.....	No
Ayuntamiento de Valdegeña.....	No
Ayuntamiento de Villar del Campo.....	No
Ayuntamiento de Pozalmuro.....	Sí
Ayuntamiento de Matalebreras.....	Sí
Ayuntamiento de Ólvega.....	No
Greenpeace España.....	No
Sociedad para la Conservación de Vertebrados.....	No
Cámara Oficial de Comercio e Industria de la provincia de Soria.....	No
Centro de Servicios Promoción Especial y de su industria de Castilla y León. (CESEFOR).....	No
Facultad de ciencias de la Universidad de Valladolid.....	No
Asociación Soriana para la defensa y estudio de la naturaleza (ASDEN).....	No
Ecologistas en Acción.....	No
SEO/BirdLife.....	No
Plataforma para el desarrollo de Soria y su provincia «Soria YA».....	No
PSOE Soria.....	No
Federación de Organizaciones Empresariales Sorianas.....	No
Fundación Gotze.....	No

De manera general, el promotor indica que se tendrán en cuenta las recomendaciones realizadas por los Organismos en los informes remitidos.

Tras el análisis de las indicaciones dadas por la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, el promotor comunica que:

Se estudiará la viabilidad técnica y económica del aumento de anchura de 37,5 m a 60 m en el ecoducto situado en el pk 20+050 ya que aloja un importante corredor de fauna (El Madero) y una vía pecuaria.

Se estudiará la viabilidad técnica y económica de incrementar los marcos de los pasos inferiores denominados PIF 4+300 y PIH 5+300 de 12x3,5 m a 15x5m.

Se incorporarán medidas que eviten o atenúen el riesgo de colisiones con animales en los pasos PIH 21+100 y PIH 22+000.

Respecto a las vías pecuarias se estudiará la viabilidad de: ampliación de anchura del paso inferior del pk 2+800 que da continuidad a la Cañada Real de Soria a Andalucía de 12 m a 15 m; evitar el cruce sesgado del pk 24+500 de la Cañada de Fuentestrún a Campiserrado, estudiando el aumento de la anchura de paso o la modificación del trazado de la vía pecuaria dirigiéndola hacia un paso inferior anterior de 40 m de anchura.

Se tendrán en cuenta de manera general todas las recomendaciones expuestas por este Organismo.

Tras el análisis de las peticiones realizadas por la Diputación Provincial de Soria y los ayuntamientos de Pozalmuro y Matalebreras y la Asociación de Agricultores y Ganaderos de Matalebreras, el promotor señala que:

Considera razonable y factible la petición de este organismo de ubicar el cruce de la CP. SO-P-2003 con la futura autovía A-15 sobre la traza de la carretera SO-361 mediante paso inferior, según se contemplaba en el Estudio Informativo aprobado en 2007, en vez de sobre la SO-370. En consecuencia, este cambio, que también solicita el ayuntamiento de Pozalmuro, será estudiado.

Se adecuará el acceso a Villar del Campo desde el enlace situado en el pk 14+800, con objeto de dotar al municipio de una mejor accesibilidad.

La solicitud de un nuevo enlace a Matalebreras en el pk. 24+500 es incompatible con la condición establecida en la vigente norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de carreteras, aprobada por Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, sobre distancia entre enlaces.

En el proyecto constructivo se garantizará la permeabilidad del territorio, con la ubicación definitiva de todos los caminos, vías pecuarias, cursos de aguas y pasos existentes.

C. Resumen del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

C.1. Análisis ambiental para la selección de alternativas.

El estudio de impacto ambiental concluye que las dos alternativas propuestas son ambientalmente viables, al no presentar ninguna de ellas impactos críticos.

Sin embargo, la alternativa 2 no presenta ningún impacto severo y los impactos de ésta, de manera general, son inferiores a los de la alternativa 1, por lo que el promotor recomienda la alternativa 2 al considerarse más idónea y respetuosa con los distintos factores ambientales afectados.

C.2. Tratamiento de los potenciales impactos significativos de la alternativa elegida.

C.2.1. Geología y geomorfología. Préstamos y vertederos.

Los movimientos de tierras necesarios para la ejecución de la alternativa seleccionada se han estimado en 8.709.216,33 m³, de los que 4.284.535, m³ se corresponden con excavaciones y 4.424.680,74 m³ con relleno.

Según se indica en el EslA, el estudio de aprovechamiento de materiales ha detectado una serie de unidades susceptibles de ser aprovechables en obra por lo que parte de los materiales excavados podrán reutilizarse en los rellenos, quedando un volumen de tierras de 1.252.593 m³ destinado a vertedero. El volumen que se estima necesario obtener de fuera de la obra (préstamos) será 922.523,60 m³.

El estudio de impacto ambiental presenta un Estudio de préstamos y vertederos donde se selecciona a través de las especificaciones geológicas y necesidades de materiales una serie de zonas de préstamos entre los propuestos por los proyectos redactados para los trazados entre Fuensaúco y Villar del Campo y entre Villar del Campo y Ágreda (Oeste). Para cada espacio elegido se incluye una ficha que recoge algunos factores ambientales: distancia a las alternativas evaluadas, accesibilidad sencilla desde las vías de comunicación, fragilidad del territorio en el que se sitúan (espacios protegidos, hidrología, hidrogeología, MUP, Vías pecuarias, fauna, etc), dándose además la prioridad al uso como zonas de préstamo a canteras y graveras en explotación. Se indica que el volumen de tierras que vaya a vertedero se gestionará mediante un gestor autorizado o elevando la cota del relleno en los préstamos utilizados.

Por último, se incluyen recomendaciones a tener en cuenta a la hora de desarrollar el plan de restauración de las zonas de préstamos y vertederos en fases posteriores.

C.2.2. Hidrología superficial y subterránea.

En el ámbito de las alternativas de trazado se localizan 33 cauces, en su mayoría de carácter irregular y temporal por lo que las afecciones no presentan especial significación.

La alternativa seleccionada intercepta 24 cauces naturales de segundo orden (arroyos, barrancos, etc.) y 2 cauces artificiales, no afectando a ningún cauce de primer orden.

El estudio de impacto ambiental define los elementos de drenaje transversal previstos (1,73 estructuras por kilómetro) y recoge medidas preventivas y correctoras con objeto de evitar la afección a los cauces y sus servidumbres, así como a las aguas subterráneas.

Se han representado también las zonas de inundación (Q=500 años) existentes en el ámbito de estudio, pudiéndose comprobar que ninguna de ellas es interceptada por las alternativas de trazado planteadas.

Según los datos aportados, existe una superficie significativa del trazado propuesto que se ubica sobre litologías con permeabilidad muy alta (983.055,87 m²), por lo que se indica que el proyecto constructivo definirá con detalle el tratamiento de impermeabilización de las zonas de instalaciones auxiliares, así como la gestión de los residuos y vertidos que se generen en estos espacios con objeto de proteger el suelo, las aguas superficiales y las masas de agua subterránea de posibles vertidos contaminantes.

La Confederación Hidrográfica del Ebro, tras analizar las dos alternativas propuestas en el estudio de impacto ambiental, determina que ambas son compatibles desde el punto de vista de las potenciales afecciones ambientales al medio hídrico. Además, aporta una serie de consideraciones al objeto de minimizar las afecciones al dominio público hidráulico, zona de policía de cauce público y servidumbres, las aguas subterráneas, captaciones de aguas así como a la calidad de las mismas.

La Confederación Hidrográfica del Duero también da una serie de indicaciones a tener en cuenta en la ejecución del proyecto, dirigidas a la protección del dominio público hidráulico.

Todas estas indicaciones y consideraciones han sido aceptadas por el promotor y se incorporarán al proyecto constructivo.

C.2.3. Red Natura 200 y otros espacios protegidos.

La traza del proyecto discurre en las inmediaciones de la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES4170138 Quejigares y encinares de la Sierra del Madero, e incluso un tramo pasa por su interior. El estudio de impacto ambiental cuantifica su afección directa en 41.248 m².

Esto supone una modificación respecto al proyecto original que, según queda reflejado en la DIA, no afectaba de manera directa a dicho espacio protegido. No obstante, este desplazamiento hacia el sur del trazado entre los pppk 20+700 y 22+500, a pesar de que afecta a la ZEC, ha sido valorado por parte de la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León como favorable, por evitar la ejecución de grandes desmontes que afectarían a bosques con estructura similar a los que están dentro de la Red Natura, suponiendo por tanto menor impacto sobre el paisaje. Este organismo informa de que el proyecto, ya sea individualmente o en combinación con otros, no causará perjuicio a la integridad de la ZEC, siempre y cuando se cumplan las condiciones que se incluyen en el apartado D de la presente Resolución.

El estudio de impacto ambiental incluye un Estudio específico de afecciones sobre la Red Natura 2000, atendiendo a la información contenida en el Plan básico de gestión y conservación del espacio protegido Red Natura 2000 ZEC-ES4170138, elaborado por la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León y aprobado por la Orden FYM/775/2015, donde se concluye que los impactos que la ejecución de la autovía genera son compatibles con la integridad de los valores de conservación de la misma. No obstante, con objeto de minimizar las posibles afecciones residuales durante la ejecución de las obras, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras como el balizado de las zonas de obra con el fin de reducir las superficies de ocupación, la realización de estudios

detallados de fauna y prospecciones previas al inicio de las obras, restricciones temporales a actividades molestas, exclusión de zonas para ubicar elementos auxiliares, etc.

El Plan de gestión y conservación de la ZEC Quejigares y encinares de la Sierra del Madero prevé como objetivo de conservación, en el apartado de funcionalidad, el vigilar que las infraestructuras de transporte no afecten a los hábitats de interés comunitario esenciales del espacio: quejigares (9240), encinares (9340), brezales (4090) y prados calcáreos kársticos (6110*). Para los cuatro hábitats el objetivo de conservación es mantener tanto la superficie existente del hábitat como su estructura y funcionalidad ecológica.

Según la documentación cartográfica aportada por el promotor, la superficie afectada en la ZEC está cercana a las 4 hectáreas. De esa superficie, son los hábitats 4030 y 9340 los afectados por esa ocupación directa en algo más de 2 hectáreas. En todo caso, el órgano autonómico competente considera esa zona de escaso valor por el alto grado de desnaturalización debido a la presencia de la N-122 y un gasoducto.

En el ámbito de la fauna, esta ZEC incluye como única especie de interés comunitario y objetivo de conservación al coleóptero *Limoniscus violaceus*, catalogada como Vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas. En este sentido, el objetivo de conservación para esta especie que se indica en el Plan de gestión del espacio es asegurar la viabilidad de la especie, manteniendo unas condiciones del hábitat adecuadas y una tendencia poblacional y del área de distribución de la especie estable o en aumento. Además identifica este espacio protegido como esencial para garantizar su conservación en el contexto regional.

Sin embargo, el estudio de impacto ambiental no prevé que su población pueda verse afectada al estar asociada a la presencia de árboles viejos y gruesos con cavidades, condiciones que no se dan en la zona afectada por las obras ni en sus inmediaciones.

Respecto a los hábitats de interés comunitario, el trazado intercepta cinco de ellos, ninguno de ellos prioritarios: 4030 Brezales secos europeos, 4090 Brezales oromediterráneo endémicos con aliaga, 6170 Prados alpinos y subalpinos calcáreos, 9230 Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pirenaica* y 9340 Bosque de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

El promotor cuantifica esta afección, así como el porcentaje que representa dicha superficie respecto a la superficie total de dicho hábitat en Castilla y León:

Código	Priorit	Área_CyL (m ²)	Área (m ²)	% respecto al total de Castilla y León
9340	No	5.762.361.882	195.787	0,00340
4090	No	20.418.531.290	247.208	0,00121
4030	No	9.454.934.523	282.886	0,00299
6170	No	3.324.530.130	1.488	0,00004
9230	No	6.844.003.185	117.980	0,00172

El trazado de la autovía discurre por dos zonas incluidas dentro del área de relevancia para la alondra de ricotí (*Chersophilus duponti*). Según indica la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, de las dos zonas, la situada más al este, en Añavieja, ha perdido prácticamente el hábitat favorable para la especie. En la zona de Arancón-Alto del Lobo y Aldeapozo el trazado atraviesa un área de cultivo, prácticamente sin afección directa al hábitat favorable.

La alternativa seleccionada afecta a 23.287,22 m² del monte de utilidad pública nº 31 El Monte en el entorno del pk 20+200. Esta afección se considera asumible por la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León.

C.2.4. Vegetación.

Respecto a la vegetación, el estudio de impacto ambiental evalúa la afección global atendiendo a la superficie afectada para cada tipo de formación vegetal, asignándole un valor a cada una:

Vegetación	Valor vegetación	Superficie (m ²)
Matorral.	6	165.975,86
Repoblación forestal.	5	0,00
Bosques mixtos de quercineas.	7	348.505,45
Zonas esteparias y cultivos.	5	1.435.104,80
Zonas improductivas.	3	91.858,49
Superficie total.		2.041.444,61

El estudio de impacto ambiental incluye una serie de medidas encaminadas a la protección de la vegetación tales como el replanteo de la obra, el jalonamiento temporal de la infraestructura, las zonas de ocupación temporal y los accesos, la protección del arbolado y un plan de prevención de incendios.

Respecto a la flora, se ha realizado un análisis de las especies de flora protegida por el Decreto 63/2007 de 14 de junio, por el que se crean el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León y la figura de protección denominada Microrreserva de Flora y posterior modificación en la Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León. A la vista del análisis efectuado, el trazado podría generar potencial afección sobre *Astragalus vesicarius* y sobre *Sideritis hyssopifolia*. Sin embargo, según considera la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, las actuaciones previstas no suponen afección a estas especies, siempre y cuando se cumplan las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental. No obstante, antes del inicio de las obras se realizará un estudio detallado de la flora que incluirá visitas de campo en época de floración por parte de técnicos especialistas en botánica, para conocer la ubicación exacta y desarrollar las medidas preventivas o correctoras más oportunas.

C.2.5. Fauna.

Tal como quedaba reflejado en la DIA del año 2007, el impacto más significativo sobre la fauna, aparte de la propia destrucción de los biotopos atravesados por la nueva carretera, será la fragmentación de hábitats y el consecuente efecto barrera.

Según se indicaba entonces, la existencia de las carreteras N-122 y N-113 provocan efectos negativos sobre las poblaciones de fauna, especialmente ungulados, al producirse numerosos accidentes. Esta circunstancia se presentaba con especial relevancia en la zona de la ZEC Quejigares y encinares de la Sierra del Madero, espacio natural que se encuentra dividido por la N-122. Se consideraba por tanto que la nueva autovía incrementaría dichos efectos al ocupar nuevos espacios y además interpondría una nueva barrera, por lo que sería necesario establecer una serie de medidas preventivas, correctoras y adicionales (actuar en carreteras actuales), así como un exhaustivo plan de vigilancia.

El estudio de impacto ambiental ahora presentado identifica los puntos kilométricos en los que existe mayor probabilidad de movimiento de fauna, así como los datos de accidentalidad de la N-122, señalando el tipo de mamífero implicado así como la zona en la que se producen los atropellos. Estos datos han sido proporcionados, según se indica, por la Jefatura Provincial de Tráfico de Soria, y comprenden los años 2008-2016. A través de estos datos se comprueba que la N-122 entre los pp.kk 116 y 132 presenta muchas colisiones con animales. Sin embargo, no se espera que la implantación de la autovía respecto a la carretera actual N-122 suponga un incremento global de la mortalidad de animales por atropello respecto a la situación actual, debido a la geometría de la vía, pues la generación de taludes de mayor magnitud impide el libre acceso a la vía por parte de la fauna silvestre y la implantación del vallado perimetral limitará los movimientos a ambos lados de la vía. El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y efectivo para limitar el paso de fauna al interior de la autovía por lo que, con este objetivo, en el caso de vallas metálicas se recomienda que la separación final entre alambres no sea superior a 2 cm. en la parte inferior del vallado. Además en dichas zona de la N-122 se reforzará la señalización de advertencia del cruce de fauna silvestre, atendiendo a las

Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2015). Por otro lado, la implantación de la nueva vía supondrá el traslado de circulaciones pudiendo mejorarse la situación actual en la N-122.

La disminución del efecto barrera se basa en la permeabilización de la vía mediante la construcción de pasos exclusivos para la fauna y la adecuación de estructuras transversales dedicadas a otras funciones (drenajes, viaductos, etc.) para que sean utilizadas por la misma. La propuesta del promotor de pasos de fauna, que fue evaluada en 2007, se consideró claramente insuficiente tanto en número como en dimensiones, por lo que la DIA recogía la condición de aumentarlos y se daban una serie de indicaciones las cuales han sido tenidas en cuenta en el diseño del trazado actual.

Por tanto, con objeto de garantizar la permeabilidad, el proyecto recoge pasos de fauna de tipo superior (multifuncionales y tipo ecoducto) e inferiores, mediante bóvedas enterradas, pórtico o marcos. Según la información aportada por el promotor, el ecoducto previsto en el pk 22+620, situado en la zona de la ZEC Quejigares y encinares de la Sierra del Madero, tendrá continuidad como paso superior por la N-122. De esta manera, según se indica, se dará continuidad a los 45 corredores faunísticos naturales identificados en el estudio de impacto ambiental.

La frecuencia de instalación cumple con lo dispuesto en las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2015), para la tipología de hábitats con transformación humana, incluidas las agrícolas. No obstante, el propio estudio de impacto ambiental detecta algunos incumplimientos en pasos para pequeños vertebrados, que deberán ser corregidas en el proyecto constructivo; al igual que tenidas en cuenta las recomendaciones de la Dirección General del Medio Natural, que aunque considera que se ha mejorado el comportamiento ambiental de la infraestructura respecto al proyecto de 2007, aporta unas recomendaciones (descritas en el apartado D de esta Resolución) para mejorar los elementos de escape, las obras de drenaje adaptadas como pasos de fauna y los pasos tanto superiores como inferiores.

Adicionalmente, el estudio de impacto ambiental contempla medidas específicas para murciélagos, mustélidos semiacuáticos y lince ibérico, al haberse constatado el desplazamiento de un ejemplar de esta especie procedente de la cría en cautividad y monitorizado por radioseguimiento. También se han previsto medidas destinadas a reducir el riesgo de muerte por atropello y colisión, como el cerramiento perimetral señalizado, dispositivos disuasorios y refuerzo de la señalización de advertencia en el entorno de la Sierra del Madero. Para facilitar la salida de la autovía de los animales que pudieran burlar el cerramiento se dispondrán vías de escape unidireccionales coincidiendo con las zonas de mayor tránsito de la fauna.

Por último, se contempla la realización de batidas de fauna de manera previa a la realización de las obras en todo el trazado e intensificadas en la IBA n.º 447 (ppkk 29+300-32+200) y en los ppkk 23+500-24+000 correspondientes a la Sierra del Madero.

Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más emblemáticas, las actividades de obra generadoras de ruido se restringirán temporalmente durante los periodos de mayor sensibilidad para las diferentes especies estudiadas. Así, con objeto de evitar afecciones a la Alondra ricotí, se restringirán estas actividades entre el 1 de marzo y el 31 de julio entre los pk 3+500-11+000 y 29+300-32+000.

C.2.6. Paisaje.

El estudio de impacto ambiental presenta un Estudio de integración paisajística donde se identifican cuatro Unidades de Paisaje, una de las cuales, la UP3 Montes y Sierras de Pica-Almuerzo-Madero, presenta una fragilidad paisajística alta. Las otras tres (UP1 Valle del Duero y Campos de Soria, UP2 Llanos de Ciria-Villar del Campo, UP4 Glacis incididos en el piedemonte del Moncayo) presentan fragilidad media.

En el estudio de impacto ambiental se detallan los criterios que se seguirán para la restauración vegetal y la integración paisajística de las obras, así como para el

mantenimiento de la vegetación implantada y zonas restauradas. Según se indica, el proyecto constructivo incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

C.2.7. Patrimonio histórico y cultural.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, en el ámbito en el que se desarrollan las alternativas planteadas existen 93 elementos patrimoniales: 76 se corresponden con yacimientos; 1 se corresponde con la calzada romana Vía XXVII del Itinerario Antonino entre Tarazona y Numancia, que es interceptada por las alternativas en el término municipal de Aldealpozo; y se producen 17 intersecciones con vías pecuarias. Una de estas intersecciones es la producida sobre la Colada de la Balsa coincidente con la Vía XXVII del Itinerario Antonino entre Tarazona y Numancia; además, el Paso del Camino Viejo o Paso de Valdemiés se intercepta dos veces.

El estudio de impacto ambiental incluye medidas preventivas y correctoras encaminadas a la protección del patrimonio cultural tales como la realización de prospecciones antes del inicio de las obras, reposición de elementos patrimoniales y vías pecuarias, y jalonamiento perimetral de yacimientos cercanos y vías pecuarias. Durante la fase de obras se llevará a cabo un control y seguimiento arqueológico que será intensivo durante los movimientos de tierra en una serie de yacimientos identificados, en función de cuyos resultados se determinará la necesidad de realizar una excavación arqueológica en extensión con la comunicación a los organismos oportunos.

La Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Soria, a tenor de los resultados presentados por el promotor tras la realización de las actividades de prospección arqueológica, informa de una afección real a cinco yacimientos arqueológicos y dos hallazgos aislados, aunque considera que se trata de una afección compatible. También establece algunos aspectos a tener en cuenta en la redacción del proyecto de construcción, que se recogen en el apartado D de la presente Resolución.

C.2.8. Ruido.

El estudio de impacto ambiental incluye la caracterización del ruido producido en la fase de explotación sobre la calidad acústica del ámbito de estudio, valorándose el impacto producido en las edificaciones en función de su uso. Para la alternativa seleccionada se han identificado 17 edificaciones en la banda de 150 m, entre las que existe una de uso residencial. Según la legislación aplicable en este tipo de edificaciones no deberían superarse los 60 dB(A) para los periodos día y tarde y los 50 dB(A) para la noche. Los resultados obtenidos en la modelización acústica realizada indican que este edificio se encuentra en el rango 55-60 dB(A) en los periodos día y tarde y 50-55 dB(A) para la noche, superando el límite máximo admisible.

Por ello, se hace necesaria la implementación de pantallas acústicas como medida correctora, cuyas dimensiones y tipología serán determinadas en los posteriores proyectos constructivos. Según la modelización realizada en el estudio de impacto ambiental, con implementación de estas medidas los valores se encontrarían dentro de los límites fijados por la legislación.

D. Condiciones al proyecto.

D.1. Préstamos y Vertederos.

Los balances finales de tierras y las zonas de préstamos y vertederos considerados en el estudio de impacto ambiental, se definirán con mayor detalle durante el desarrollo del proyecto de construcción y, en su caso, requerirán autorización administrativa del órgano competente, por lo que su viabilidad ambiental se enmarcará en esa fase del proyecto.

El promotor ha estimado un volumen de excedentes de materiales excavados 1.252.593 m³ con destino a vertedero. Los residuos de construcción y demolición

preferentemente se reutilizarán o valorizarán. La valorización de materiales escavados se realizará conforme a lo dispuesto en la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales escavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.

Los préstamos deberán ser autorizados conforme a lo establecido en la Ley 22/1973, de 21 de julio, de Minas y contarán con un plan de restauración de acuerdo con el Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras. Para la selección de los lugares óptimos, se dará prioridad a aquellos que no estén ubicados en zonas de elevada permeabilidad, llevándose a cabo en cualquier caso las medidas preventivas necesarias de manera que se asegure que en ningún caso se interferirá con el nivel freático, así como las medidas de impermeabilización pertinentes. En cualquier caso deberá realizarse un análisis de las zonas seleccionadas, de acuerdo a lo criterios establecidos en el EsIA.

El material sobrante resultante de la excavación que no resulte 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.

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, actuaciones para la reutilización, reciclado, valorización o eliminación previstas, medidas para la separación y planos de las instalaciones destinadas a la gestión.

Los excedentes de excavación se gestionarán teniendo en cuenta el principio de jerarquía en la gestión de residuos recogido en la Ley 10/1998, de 21 de abril, fomentándose por este orden, su reducción, reutilización, reciclado y otras formas de valorización. De acuerdo a lo recogido en el EsIA, como vertederos se utilizarán las zonas de préstamos seleccionadas para lo cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 13 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero. En caso de no tener espacio suficiente para recoger el material sobrante se gestionará a través de gestores autorizados.

D.2. Medidas para la protección de la hidrología.

Según indica la Confederación Hidrográfica del Duero, durante la redacción del proyecto constructivo se tendrá en cuenta la posible afección a la zona protegida de abastecimiento subterráneo Aldeapozo (ES0204801725), ya que el proyecto se ubica en su zona de salvaguarda y se incluirán, en su caso, las medidas preventivas o correctoras adecuadas para evitar su afección.

Se deberá asegurar en todo momento que las actuaciones proyectadas no profundicen por debajo del nivel freático, evitando afecciones al funcionamiento hidrogeológico de los acuíferos.

El proyecto constructivo incluirá estudio detallado de la hidrología subterránea que asegure en todo momento que las actuaciones proyectadas no profundicen por debajo del nivel freático, evitando afecciones al funcionamiento hidrogeológico de los acuíferos. Dicho estudio deberá ser informado por las Confederaciones Hidrográficas del Ebro y el Duero y en caso de que se considere técnicamente inviable no profundizar por debajo de este nivel, se adoptarán de manera coordinada las medidas necesarias para atenuar y minimizar efectos.

De acuerdo con las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Duero, dicho estudio contemplará la presencia de la zona protegida de abastecimiento subterráneo Aldeapozo con objeto de tomar las medidas oportunas para evitar su afección.

Toda actuación no prevista en la documentación aportada que surja en el transcurso de las obras y/o durante la fase de funcionamiento, que pueda afectar al Dominio Público

Hidráulico será puesta en conocimiento de la Confederación Hidrográfica correspondiente, a la mayor brevedad posible.

D.3. Medidas para la protección de la fauna.

En coordinación con la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León, se ajustarán los periodos de parada de las actividades del proyecto generadoras de ruido, en función de las especies identificadas en las prospecciones de fauna previstas en el estudio de impacto ambiental antes del inicio de las obras.

En el diseño definitivo de la ejecución y adaptación de cada una de las estructuras para favorecer su uso por parte de la fauna se dará cumplimiento a las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (2015).

De acuerdo a las recomendaciones de la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León, el promotor incorporará al proyecto constructivo las siguientes medidas o, en su caso, justificará ante ese organismo la imposibilidad técnica de su cumplimiento.

Respecto a los vallados y pasos de fauna: será necesario mantener el buen estado de conservación del vallado y las vías de escape para garantizar el éxito de su uso y la seguridad de la vía frente a colisiones. Se instalarán plantaciones con especies propias del entorno en las bocas de entrada de los animales, asegurándose su arraigo a través de actuaciones de riego y reposición de marras o desbroces durante los primeros años. También deberán preverse labores de inspección y reparación del vallado que conduce a las bocas.

En cuanto a los dispositivos de escape, se buscarán ubicaciones funcionales y accesibles para la maquinaria de mantenimiento y se evitará colocar las rampas en zonas de desmonte o terraplén. Los portillos deberán ubicarse preferentemente en el entorno de enlaces o entronques, ya que en estas zonas los mamíferos de pequeño tamaño pueden acceder al interior del vallado con mayor facilidad.

Pasos de fauna superiores: contarán con un grosor mínimo de tierra vegetal para plantaciones de herbáceas de 0,3 m, o 0,6 m para especies arbustivas. Se diferenciarán claramente la zona para el camino, en el eje central, y la destinada al paso de fauna, la cual deberá dotarse de una cobertura vegetal lo más naturalizada posible.

El ecoducto previsto en el pk 20+050: se aumentará la anchura en la medida de lo posible, considerándose el óptimo en 60 m.

Obras de drenaje adaptadas como paso de fauna: nunca tendrán una dimensión inferior a 2x2 m y tendrán una pendiente adecuada. Irán provistos de banquetas laterales secas de 0,5 de ancho y de una altura adaptada a la lámina de inundación habitual. Se procurará que la base sea lo más natural posible, y se adecuarán las salidas mediante rampas de superficie rugosa, con pendiente en torno al 30% sin superar el 45%.

Pasos inferiores: deberá asegurarse un buen drenaje, debiéndose mantener en todo momento franjas laterales secas de como mínimo 1 metro de anchura. No se instalarán bordillos de separación entre las zonas destinadas a circulación de vehículos y pasos de fauna, quedando estos últimos siempre recubiertos de sustrato natural.

Paso Inferior en el PK 2+800 que da continuidad a la Cañada Real de Soria a Andalucía, deberá tener una anchura de, al menos, 15 metros.

PIF 4+300 y PIH 5+300: en la medida de lo posible, se tratará de implementar marcos de 15x5 m, en lugar de los 12x3,5 m inicialmente previstos.

PIH 21+100 y PIH 22+000. Se incorporarán medidas (señalización reforzada) para evitar o atenuar la desviación de animales hacia la N-122 y evitar así el riesgo de accidentes.

PK 24+500. Se evitará el cruce sesgado del pk 24+500 de la Cañada de Fuentestrún a Campiserrado, estudiando el aumento de la anchura de paso o la modificación del trazado de la vía pecuaria dirigiéndola hacia un paso inferior anterior de 40 m de anchura.

El grado de eficacia de los pasos de fauna previstos en el proyecto se analizará de acuerdo a las Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte (Ministerio

de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. 2008). Los informes de los citados seguimientos serán anuales y se remitirán tanto al órgano autonómico competente como a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del MAPAMA. En esos informes de seguimiento se realizará una comparativa de los datos de atropellos de fauna registrados para la actual N-122, con los datos que se recojan durante la explotación de la nueva autovía.

D.4. Espacios naturales protegidos y hábitats de interés comunitario.

Respecto a la especie *Limoniscus violaceus* y puesto que la infraestructura intercepta el espacio de la cuadrícula U.T.M. en la que se ha detectado la presencia de la especie, antes del inicio de las obras se realizará una prospección exhaustiva de las zonas afectadas por personal especializado y en coordinación con el órgano competente autonómico, que permitan asegurar la no afección a la especie y, en su caso, las medidas más adecuadas para conseguirlo.

El promotor ha cuantificado la afección del proyecto a los hábitats de interés comunitario, según el siguiente desglose:

Código	Priorit	Área_CyL (m ²)	Área (m ²)	% respecto al total de Castilla y León
9340	No	5.762.361.882	195.787	0,00340
4090	No	20.418.531.290	247.208	0,00121
4030	No	9.454.934.523	282.886	0,00299
6170	No	3.324.530.130	1.488	0,00004
9230	No	6.844.003.185	117.980	0,00172

Para compensar tal afección, se elaborará un proyecto específico de revegetación, en el que se identifiquen las parcelas sobre las que se pretende actuar, bien sean procedentes de expropiación o por acuerdos con los propietarios, y se definirán las especies, periodos de plantación, sistemas de protección, calendario de mantenimientos, seguimiento, etc. que permita un alto grado de eficacia en la medida. La cuantía de la compensación de las superficies afectadas estará en función de la tipología del hábitat y del grado de madurez y desarrollo del mismo.

En todo caso, este proyecto de revegetación compensará cada uno de los hábitats de interés comunitario afectados por el proyecto, con el objetivo de evitar la pérdida neta de biodiversidad, tal como recoge uno de los principios previstos en el artículo 2 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. El Art. 45 de la misma Ley recoge la obligación para los órganos competentes para la adopción de las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000. Este proyecto deberá estar avalado por el órgano autonómico competente.

D.5. Medidas para la protección del patrimonio histórico y cultural.

De acuerdo a lo establecido en el informe de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, el promotor incorporará al proyecto constructivo los siguientes aspectos, cuyos resultados se presentarán ante el citado órgano competente:

Modificación de la ubicación del vertedero 1 por su proximidad al castro de Fuensaúco.
 Estaquillado de todos los bienes arqueológicos y etnográficos en el ámbito de la obra.
 Realización de un control arqueológico en las zonas próximas a los yacimientos arqueológicos.

Ejecución de excavación de sondeos arqueológicos en la zona de interferencia con la vía romana XXVII en Adealpozo, tomando todas las medidas de investigación y protectoras oportunas.

Se documentarán todos los bienes etnológicos (planimetría, fotografía y topografía).
 Realización de un estudio de la Cañada Real Soriana.

Realización de trabajos de control arqueológico del desbroce y movimientos de tierra en todo el trazado.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Autovía A-15 de Navarra, tramo Fuensauco – Ágreda (Oeste), provincia de Soria, al concluirse que no es previsible que el proyecto produzca impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice en las condiciones y con las medidas señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 23 de marzo de 2018.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

