

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

14888 *Resolución de 5 de octubre de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Actualización del procedimiento de evaluación ambiental. Autovía A-11. Tramo: Zamora-frontera con Portugal.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación 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 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

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.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados 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, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

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

Con fecha 13 de octubre de 2017, tiene entrada en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente el proyecto «Actualización del procedimiento de evaluación ambiental. Autovía A-11. Tramo: Zamora - frontera con Portugal», procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, actuando como órgano sustantivo y promotor de dicho proyecto.

A.1 Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El proyecto se enmarca, explica el estudio de impacto ambiental, dentro del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) 2012-2024, dentro del capítulo dedicado a «Nuevas Infraestructuras. Autovías interurbanas. A-11 autovía del Duero entre Soria y frontera portuguesa».

La autovía proyectada transcurre entre la Ronda Norte de Zamora y el puente internacional de Quintanilha, en la frontera portuguesa, y tiene una longitud aproximada de 75 km. La sección transversal comprende 2 calzadas de 7,00 m, arcenes exteriores de 2,50 m, arcenes interiores de 1,00 m y mediana de 10,00 m.

Como antecedentes hay que señalar que, mediante resolución de 12 de abril de 2007, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formuló declaración de impacto ambiental sobre el proyecto ATV01/04, «Autovía del Duero, tramo: Ronda Norte de Zamora-frontera con Portugal». La mencionada declaración de impacto ambiental caducó. El estudio de impacto ambiental informa de que hay diferencias entre el proyecto que ahora se presenta y el del estudio informativo que entonces se evaluó, y describe las principales modificaciones, agrupándolas, por una parte, en modificaciones del trazado en planta de la autovía y, por otra parte, en modificaciones en los pasos de fauna.

El estudio de impacto ambiental analiza dos alternativas, además de la alternativa 0 de no actuación.

La alternativa 0 la descarta el estudio de impacto ambiental por no presentar ningún beneficio socioeconómico, por no ser compatible con el plan de inversiones a medio y largo plazo establecido en el PITVI y por no suponer ninguna ventaja ambiental desde el punto de vista de la mejora de las variables de sostenibilidad aplicadas a este medio de transporte.

La alternativa 1, señala el estudio de impacto ambiental, desarrolla conceptualmente la alternativa seleccionada por el estudio informativo antecedente, salvo en su tramo final, en que propone aprovechar la variante de carretera de San Martín del Pedroso, de reciente construcción, evitando de esta forma la construcción del túnel previsto en aquel estudio informativo. El estudio de impacto ambiental indica que se han introducido modificaciones debidas tanto al cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental de abril de 2007 como a los ajustes de diseño producidos al desarrollar los proyectos constructivos con un mayor grado de detalle. La alternativa se divide en 4 tramos para mantener, explica, la división establecida en los proyectos de construcción: tramo 1, Ronda Norte de Zamora – Ricobayo; tramo 2, Ricobayo – Fonfría; tramo 3, Fonfría – Alcañices; y tramo 4, Alcañices – frontera con Portugal. La autovía proyectada se encuentra comprendida en el itinerario de la carretera N-122 existente, separada de la misma, salvo en el entorno del arco de Ricobayo (se aprovecha el actual puente sobre el embalse de Ricobayo) y en la mencionada variante de San Martín de Pedroso.

La alternativa 2 coincide con la alternativa 1 en toda la solución, salvo la parte final del tramo, donde se mantiene la solución de túnel previsto por la solución seleccionada en el estudio informativo antecedente. La longitud del túnel sería de unos 500 m.

El estudio de impacto ambiental, después de un análisis comparativo, propone la alternativa 1 como la solución recomendada para el proyecto, y esa es la alternativa sobre la que trata el documento técnico del proyecto. Se sobreentiende, por tanto, que la alternativa 1 es la seleccionada por el promotor.

El estudio de impacto ambiental prevé, para la alternativa 1, 447.837,50 m³ de materiales procedentes de préstamos y 850.429 m³ de tierras a vertedero. El documento técnico del proyecto indica que se evitará, en la medida de lo posible, la apertura de nuevas zonas de préstamo y vertedero, recurriendo a canteras y yacimientos en explotación para la obtención de materiales, o a canteras abandonadas para el depósito de excedentes. No obstante, el estudio de impacto ambiental contempla la posibilidad de apertura de nuevas zonas de préstamos (once) y vertederos (ocho) cercanas al trazado, incluyendo la descripción y localización de las mismas. En el siguiente cuadro se resume la superficie, volumen de excavación (préstamos) o de capacidad de depósito (vertederos) de cada una de esas zonas.

	Zona	Superficie (m ²)	Volumen (m ³)
Préstamo	P-1	37.590	185.000
	P-2	73.483	365.000
	P-3	30.979	154.000
	P-4	122.763	245.000
	P-5	102.963	206.000
	P-6	45.030	67.000
	P-7	168.626	420.000
	P-8	14.648	73.250
	P-9	6.171	31.000
	P-10	20.372	50.000
	P-11	5.047	20.000

	Zona	Superficie (m ²)	Volumen (m ³)
Vertedero	V-1	10.450	40.000
	V-2	4.640	18.600
	V-3	379.102	>750.000
	V-4	98.113	300.000
	V-5	120.778	>350.000
	V-6	41.130	67.000
	V-7	168.626	420.000
	V-8	154.851	500.000

A.2 Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El trazado de la autovía proyectada cruza en tres ocasiones la Zona Especial de Conservación (ZEC) «Riberas del río Manzanas y afluentes» (ES4190132) –espacio protegido Red Natura 2000–, concretamente a su paso sobre el arroyo Mamed (o cauce innominado tributario del río San Mamed), el río de la Ribera de Arriba y el río Cuevas del Peral (o río Cuevas). Por su parte, la mayor parte del proyecto se ubica dentro de la Reserva de la Biosfera (programa Mab de la UNESCO) «Transfronteriza Meseta Ibérica». El proyecto no coincide con otros espacios protegidos Red Natura 2000, con espacios naturales protegidos ni con otras Áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

En cuanto a espacios protegidos según la regulación de la Ley 42/2007 no coincidentes con el proyecto, pero dentro del ámbito de estudio considerado por el estudio de impacto ambiental (banda de unos 20 km de ancho con eje en la carretera N-122 existente), hay que reseñar la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y ZEC «Cañones del río Duero» (ES0000206 y ES4190102, respectivamente), la ZEC «Riberas del río Duero y afluentes» (ES4170083), el espacio «Arribes del Duero» (ZEC, ZEPA y Espacio Natural Protegido –Parque–), la ZEC «Riberas del río Aliste y afluentes» (ES4190074), la ZEPA «Campo de Aliste» (ES0000358) y la ZEC «Campo Alto de Aliste» (ES4190133). Más alejados, se encuentran la ZEC «Sierra de la Culebra» (ES4190033) y el espacio «Lagunas de Villafáfila» (ZEPA y Espacio Natural Protegido –Reserva Natural–), en cuyo interior también se encuentra, en particular, la ZEC «Lagunas y pastizales salinos de Villafáfila» (ES4190146). De Portugal, el estudio de impacto ambiental cita el Parque Natural de Montesinho y el Parque Natural do Douro Internacional (que incluyen también lugares Red Natura 2000).

En cuanto a otros espacios de interés en el entorno del proyecto, el estudio de impacto ambiental menciona las Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBA) «Embalse del Esla» (IBA n.º 040), «Castronuño-Zamora» (IBA n.º 059) y «Arribes del Duero-Fermoselle» (IBA n.º 063), áreas inventariadas por SEO/Birdlife. No coinciden con el proyecto.

La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, en su informe sobre el proyecto, indica que el trazado de la autovía proyectada coincide con los siguientes Montes de Utilidad Pública: n.º 2, «Sahú»; n.º 3, «Urrieta los Cantos»; n.º 5, «El Carrascal»; n.º 9, «Majada Linares»; n.º 21, «Carrascal, Prado del Concejo y Ribera»; n.º 150, «El Sapín»; n.º 152, «La Mancomunidad»; n.º 156, «Las Majadas»; n.º 183, «Termeros».

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León, la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Alcañices, en sus respectivos informes sobre el proyecto, destacan la afección del proyecto a una zona de castaños y robles, lugar de esparcimiento y zona de ocio, dentro del Monte de Utilidad Pública n.º 2, «Sahú», y del término municipal de Alcañices. De esos informes se deduce que a esa zona arbolada le atribuyen valores naturales –y sociales–, y que la quieren conservar.

En relación con el Inventario Español de Lugares de Interés Geológico (IELIG), la documentación complementaria presentada por el promotor, basándose en la base de datos del IGME, descarta coincidencia del proyecto con ellos. Los Lugares de Interés Geológico (LIG) más cercanos al proyecto según esa documentación complementaria serían el LIG Cls013 «Batolito granítico en San Martín del Pedroso», a 585 m de la plataforma; el LIG Cls012 «Arcillas de alteración de uso cerámico en Moveros», a 712 m de la plataforma; y, más alejado, el LIG Cl056 «Arribes del Duero». Por otra parte, fuera del marco del IELIG, el estudio de impacto ambiental hace referencia a dos puntos de interés geológico en el ámbito de estudio, los cuales, manifiesta, carecen de protección específica: el PIG-18 «Berrocal granítico de Ricobayo-Muelas del Pan» y el PIG-19 «Icnofósiles de la Dehesa del Puerto».

El proyecto cruza ríos, arroyos y el embalse de Ricobayo. En cuanto a hidrogeología, parte de la zona de actuación se sitúa sobre materiales detríticos del cuaternario de muy alta permeabilidad (riesgo de afección a las aguas subterráneas).

En cuanto a la posibilidad de presencia de ejemplares de especies de flora protegida, la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, en su informe sobre el proyecto, informa de las siguientes citas de taxones de flora del catálogo de flora protegida de Castilla y León en el trazado de la autovía: *Ranunculus batrachioides* subsp. *brachypodus* G. López, con categoría «vulnerable»; *Apium repens* (Jacq.) Lag., *Baldellia alpestris* (Cosson) Vasc., *Butomus umbellatus* L., *Dryopteris carthusiana* (Vill.) H. P. Fuchs, *Elatine alsinastrum* L., *Littorella uniflora* (L.) Ascherson y *Spiranthes aestivalis* (Poiret) L. C. M. Richard, con categoría «de atención preferente»; y *Ruscus aculeatus* L., con categoría «con aprovechamiento regulado».

En relación con los hábitats, el estudio de impacto ambiental recoge, basándose en la información de «Hábitats de Interés Comunitario del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE» de 1997 y del «Atlas y Manual de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España» de 2005, los tipos de hábitats de interés comunitario, así como otros hábitats (hábitats no comprendidos en la Directiva 92/43/CEE), presentes en el ámbito más próximo del proyecto. Posteriormente, el documento complementario presentado por el promotor actualiza esa información, identificando los siguientes tipos de hábitats en el ámbito de afección del proyecto: tipos de hábitats de interés comunitario (*: hábitat prioritario) 4020* «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*», 4030 «Brezales secos europeos», 4090 «Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga», 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*», 6230* «Formaciones herbosas con *Nardus*, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas montañosas (y de zonas submontañosas de la Europa continental)», 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*», 9230 «Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*», 9340 «Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*», 91E0* «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)», 92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*»; y los hábitats (hábitats no comprendidos en la Directiva 92/43/CEE) apiales de berrazas, aulagar leonés (LE, SA, ZA), berceales ibéricos occidentales, carrizales con espadañas, comunidades de *Ranunculus baudotii*, pradera-juncal oligótrofa orocantábrica meridional, prado mesófilo de diente carpetano-leonés y oroibérico soriano, vallicares carpetano leoneses, zarzales supramediterráneos subhúmedos carpetano-leoneses.

En cuanto a la fauna, en el estudio de impacto ambiental se incluye un listado de las posibles especies de vertebrados detectados en el área de estudio, indicando su inclusión, en su caso, en el anexo del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas; Directiva Aves; Directiva Hábitats; Convenio de Berna; Convenio Bonn. El documento complementario presentado por el promotor incluye otro catálogo faunístico.

Entre la Ronda Norte de Zamora y el entorno del núcleo de Fonfría, el proyecto presenta coincidencias con una de las zonas de importancia delimitadas en el plan de

recuperación de la cigüeña negra en Castilla y León, aprobado por Decreto 83/1995, de 11 de mayo. Por otro lado, hay que reseñar que, fuera de esa zona de importancia delimitada, tanto la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León como el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León, en sus informes sobre el proyecto, declaran que consta la presencia de al menos dos territorios de nidificación de cigüeña negra susceptibles de verse afectados «por su relativa proximidad a la autovía y situados en la ribera del arroyo de la Ribera, al SW de la localidad de Sejas de Aliste (Rábano de Aliste), y en el arroyo Cuevas, al SW de la localidad de Trabazos». La especie cigüeña negra (*Ciconia nigra*) está incluida en la categoría de «vulnerable» en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas).

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León informa de que la presencia de lobo, jabalí, corzo y ciervo es relativamente habitual a lo largo de todo el tramo objeto de actuación, aspecto, apunta, que hay que considerar a la hora de establecer las medidas de permeabilidad de la infraestructura.

El documento complementario presentado por el promotor incluye una exposición de los pp.kk. de la autovía proyectada donde se concentran los principales desplazamientos de fauna en el ámbito de estudio (corredores faunísticos), indicando también el grupo faunístico y tipo de corredor.

En cuanto a vías pecuarias, del estudio de impacto ambiental y del informe de la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León sobre el proyecto resulta la coincidencia del proyecto con al menos cordel Sanabrés, cañada de las Anitas, cordel de trashumación o de Merinas, cordel de Mayal el Zapico, cordel de Reta el Frío y Marco encalado, colada de Peña Grande o Peña redonda, vereda de Alcañices, colada de Alcañices, cordel de Sanabria, cordel de Zamora a Sanabria y vereda de los Perones.

En cuanto a bienes integrantes del patrimonio cultural, el estudio de impacto ambiental, en diferentes apartados, identifica una serie de yacimientos arqueológicos y bienes etnológicos en el ámbito del proyecto. También hay que destacar, como se verá más adelante, el Bien de Interés Cultural (BIC) con categoría de Zona Arqueológica «El Cerco de Sejas de Aliste», en Rábano de Aliste (Zamora).

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

El estudio de impacto ambiental se sometió conjuntamente con el proyecto al trámite de información pública, previo anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de febrero de 2017.

Adicionalmente, según la documentación correspondiente al resultado de la consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano sustantivo envió oficio de consulta a las siguientes entidades y particulares, señalándose en la tabla X (columna a) aquellos de los que recibió respuesta.

Tabla X. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Ayuntamiento de Alcañices.	X ⁽¹⁾
Ayuntamiento de Almaraz de Duero.	
Ayuntamiento de Fonfría.	
Ayuntamiento de La Hiniesta.	
Ayuntamiento de Muelas del Pan.	X

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EslA)
<i>* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.</i>	
Ayuntamiento de Pino del Oro.....	—
Ayuntamiento de Rabanales.....	—
Ayuntamiento de Rábano de Aliste.....	X
Ayuntamiento de Roales.....	—
Ayuntamiento de Samir de los Caños.....	—
Ayuntamiento de San Vicente de la Cabeza.....	—
Ayuntamiento de San Vitero.....	—
Ayuntamiento de Trabazos.....	X
Ayuntamiento de Videmala.....	—
Ayuntamiento de Villadepera.....	—
Ayuntamiento de Villalcampo.....	X
Ayuntamiento de Viñas.....	X
Ayuntamiento de Zamora.....	X
Pedanía de Ceadea.....	—
Confederación Hidrográfica del Duero.....	X
Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora. Junta de Castilla y León.....	X
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.....	—
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.....	X
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. MAPAMA.....	—
Ministerio de Defensa.....	X
Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento.....	X
Viceconsejería de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León.....	—
Delegación del Gobierno en Castilla y León.....	—
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.....	X ⁽²⁾
Diputación Provincial de Zamora.....	—
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo. Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.....	—
Unidad de Carreteras de Zamora.....	—
Mancomunidad Tierras de Aliste.....	—
Mancomunidad Sayagua.....	—
Dirección General del Instituto Geológico y Minero. ETSI Minas.....	—
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias de Castilla y León.....	—
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León.....	—
WWF España.....	—
Amigos de la Tierra (FAT).....	—
SEO/BirdLife.....	—
Sociedad de Conservación Vertebrados.....	—
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN).....	—
AEDENAT.....	—
Ecologistas en Acción Madrid.....	—
Ecologistas en Acción Valladolid.....	—
Greenpeace.....	—

Consultados*	Columna a (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Federación Ecologista de Castilla y León.	–
Arco Iris (Ecologistas en Acción).	–
Grupo ecologista Ciconia.	–
Circuito de Muelas, S.L.	–
Asociación de Vecinos de Villaflor «La Barca». Muelas del Pan (Zamora).	X
D. Ad (..) y otros.	–
D. An (..) y otros.	–
D. P (..).	–
D. C (..).	–
D. B (..) y (..).	X
D. B (..).	–

(1) También adjunta la alegación de un particular, representante de una sociedad.

(2) Escrito de la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. También adjunta copia del informe de la Dirección General del Medio Natural de esa misma consejería.

Finalmente, el resultado de los trámites de información pública y de consultas fue la recepción de un total de 20 alegaciones: 6 de órganos de la Administración estatal o autonómica, 7 de ayuntamientos, dos de asociaciones y cinco de particulares.

El expediente de evaluación de impacto ambiental presentado incluye un documento de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León denominado «Documento 1. Informe de Respuestas a las Alegaciones» y un documento del Área de Planeamiento, Proyectos y Obras de la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento denominado «Informe de Seguimiento del Área de Planeamiento, Proyectos y Obras sobre el Expediente de Información Pública del Documento Técnico «Actualización del Procedimiento de Evaluación Ambiental. Autovía A-11. Tramo: Zamora – Frontera con Portugal» y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental», que incluyen, entre otros aspectos, un resumen de las alegaciones recibidas y las contestaciones a las mismas.

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental

El estudio de impacto ambiental, el documento técnico del proyecto y el resultado de la información pública y de las consultas tuvieron entrada en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente el 13 de octubre de 2017.

Una vez analizado el expediente de evaluación de impacto ambiental, se concluyó que era necesaria información adicional relativa al estudio de impacto ambiental, por lo que, en virtud del artículo 40.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se remitió al promotor, con fecha de registro de salida 28 de noviembre de 2017 y registro de entrada en el Ministerio de Fomento 29 de noviembre de 2017, una solicitud de información complementaria, que incluía aspectos sobre hábitats; Monte de Utilidad Pública n.º 2 «Sahú»; pasos de fauna; ruido; lugares de interés geológico; cambio climático. Posteriormente, mediante acuerdo de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de 24 de enero de 2018, se concedió una ampliación de plazo de un mes y medio a dicho requerimiento, previa solicitud del promotor.

Por otro lado, el 4 de diciembre de 2017, tiene entrada en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente una nota complementaria del promotor al expediente de información pública, concretamente sobre la afección a plantaciones de castaños y a naves ganaderas en el municipio de Trabazos.

Con fecha 12 de abril de 2018, el promotor presenta en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente un documento complementario al estudio de impacto ambiental (dos tomos) –en adelante, «Documento Complementario»– en

respuesta al requerimiento de información adicional referido anteriormente. También presenta en esa misma fecha una nota complementaria sobre la modificación del enlace que afecta al BIC «El Cerco de Sejas de Aliste».

Con fecha 29 de mayo de 2018, se envía al promotor una solicitud de aclaraciones sobre el Documento Complementario, concretamente sobre una serie de aspectos en relación con el estudio de ruido incluido. Con fecha 12 de junio de 2018, el promotor presenta en este Ministerio un documento de aclaraciones denominado «Aclaraciones a la documentación complementaria: estudio de ruido. Estudio de impacto ambiental».

Con la información hasta aquí recabada, se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1 Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida.

A la vista del estudio de impacto ambiental, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, completados por la información complementaria aportada por el promotor, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

En el estudio de impacto ambiental se identifican, caracterizan y valoran los posibles impactos significativos del proyecto sobre diferentes factores ambientales. Asimismo, en el estudio de impacto ambiental se recoge un capítulo de medidas preventivas y correctoras y, además, en el trámite de consideración de las alegaciones e informes recibidos en la información pública y consultas, el promotor aceptó incluir o tener en cuenta determinadas medidas propuestas. En el Documento Complementario y en el documento de aclaraciones presentados por el promotor, se incluyen una serie de medidas adicionales.

Los impactos significativos previsible más importantes de la alternativa elegida por el promotor se indican a continuación según los siguientes factores:

C.1.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad:

Del Documento Complementario se desprende que el proyecto no afecta a los Lugares de Interés Geológico incluidos en el Inventario Español de Lugares de Interés Geológico (IELIG) más cercanos al proyecto: CI013 «Batolito granítico en San Martín del Pedroso», CI012 «Arcillas de alteración de uso cerámico en Moveros y CI056 «Arribes del Duero».

Respecto al lugar denominado punto de interés geológico PIG-18 «Berrocal granítico de Ricobayo-Muelas del Pan», carente de protección específica según el estudio de impacto ambiental, resulta atravesado por el trazado aproximadamente por su centro. El Documento Complementario informa de que la carretera en esa zona aprovecha la estructura existente sobre el embalse de Ricobayo y el trazado original de la N-122, y que la afección se produce dentro del ámbito de la misma y de manera tangencial. Valora la magnitud de la afección a esa formación geológica como muy pequeña y concluye considerando que la afección del proyecto sobre el «Berrocal granítico de Ricobayo-Muelas del Pan» no es significativa.

Respecto al lugar denominado punto de interés geológico PIG-19 «Icnofósiles de la Dehesa del Puerto», el Documento Complementario concluye que no se vería afectado por el proyecto.

C.1.2 Agua:

Los impactos potenciales que identifica el estudio de impacto ambiental sobre la hidrología superficial y subterránea durante la fase de construcción son la intercepción de la red de drenaje superficial, la pérdida de calidad de las aguas superficiales, la interferencia en el régimen hidráulico subterráneo y el incremento del riesgo de contaminación de los acuíferos. Durante la fase de explotación, identifica la pérdida de calidad de las aguas superficiales y el incremento del riesgo de contaminación de los acuíferos, por riesgo de accidentes. El estudio de impacto ambiental incluye una serie de medidas preventivas y correctoras al respecto (apartado 8.5). La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero, en su informe sobre el proyecto, señala una serie

de aspectos relacionados con el medio hídrico que deberán ser tenidos en cuenta por el promotor en su proyecto. El promotor responde haciendo referencia a que las medidas indicadas en ese informe se aplicarán a los proyectos de construcción que se definan, tratándose además, añade, de bases de partida inherentes a la buena práctica en la redacción de los mismos, así como que esos proyectos recabarán los informes y autorizaciones pertinentes de esa Confederación Hidrográfica con carácter previo a sus aprobaciones.

C.1.3 Aire, factores climáticos, cambio climático:

El Documento Complementario indica que el impacto del proyecto sobre la calidad del aire y el cambio climático en fase de obra vendrá determinado por la intensidad de las emisiones de contaminantes y de dióxido de carbono equivalente. Ese impacto en la fase de construcción lo caracteriza como negativo, de intensidad media, general, simple, temporal, reversible y recuperable. El estudio de impacto ambiental incluye una serie de medidas preventivas para minimizar la afección a la calidad del aire durante la fase de construcción (apartado 8.2.3). El impacto sobre la calidad del aire y el cambio climático en la fase de explotación lo valora como negativo, de intensidad media, general, simple, permanente, reversible y recuperable. Para la fase de explotación, el impacto sobre la calidad del aire lo valora como moderado. En relación con la emisión de gases de efecto invernadero, el Documento Complementario estima, empleando la metodología recomendada por el CEDEX en el informe «Recomendaciones para la estimación de las emisiones de GEI en la evaluación ambiental de planes y proyectos de transporte» de 2015, unas emisiones de CO₂eq de 322.498,20 t para la fase de construcción del proyecto. En cuanto a la fase de explotación, estima, empleando la misma metodología, para la situación actual (2016) 51.781,64 t CO₂/año y para el año horizonte 2043, 61.371,47 t CO₂/año, lo que implicaría un aumento en las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos que circulan por la A-11 de aproximadamente un 18 % en 2043 con respecto a 2016. El Documento Complementario valora que ese aumento no supone un incremento significativo de las emisiones teniendo en cuenta la tasa positiva de crecimiento del tráfico en un periodo de 25 años. Concluye que las actuaciones del proyecto suponen un impacto moderado en cuanto a las consecuencias sobre el cambio climático se refiere.

C.1.4 Flora y vegetación, fauna, biodiversidad:

C.1.4.1 Flora:

La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, en su informe sobre el proyecto, prescribe que se realice una prospección previa al inicio de cualquier trabajo de movimiento de tierras para detectar la presencia de las especies del catálogo de flora protegida de Castilla y León *Ranunculus batrachioides* subsp. *brachypodus* G. López; *Apium repens* (Jacq.) Lag., *Baldellia alpestris* (Cosson) Vasc., *Butomus umbellatus* L., *Dryopteris carthusiana* (Vill.) H. P. Fuchs, *Elatine alsinastrum* L., *Littorella uniflora* (L.) Ascherson y *Spiranthes aestivalis* (Poiret); y *Ruscus aculeatus* L., aunque muy en particular la especie *Ranunculus batrachioides* subsp. *brachypodus* G. López. Añade que, en caso de detectarse su presencia, se consultará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente la posibilidad de trasladar las poblaciones afectadas. El promotor responde que esta prescripción será definida y trasladada al pliego de prescripciones técnicas generales del proyecto de construcción.

En relación con la sanidad vegetal, esa Dirección General establece la necesidad de que se adopten una serie de medidas profilácticas para evitar el riesgo de infección por patógenos muy perjudiciales, medidas que concreta en su informe y que acepta el promotor aplicarlas en su proyecto.

C.1.4.2 Hábitats:

El Documento Complementario actualiza los tipos de hábitats identificados en el ámbito de afección (véase apartado de la presente declaración de impacto ambiental relativo a elementos ambientales significativos), incluyendo un análisis y valoración de los

efectos del proyecto sobre los mismos. Explica que, en aquellos polígonos donde concurren más de un hábitat, la valoración de las afecciones la ha realizado sobre los tipos de hábitats de interés comunitario («HIC»), por no ser posible discriminar las áreas de uno u otro, coincidentes en la mayoría de los casos, y considerar ese criterio como el más conservador. Por el mismo motivo, si el polígono afectado contiene varios HIC, contabiliza la cifra de superficie total de afección al polígono como cifra de superficie de afección a cada uno de esos HIC. En el caso de los polígonos que únicamente incluyen hábitats no comprendidos en la Directiva 92/43/CEE, solo cuantifica la superficie de afección directa, considerando el impacto como menos importante y/o significativo.

Según el estudio de impacto ambiental, los impactos sobre los hábitats de interés comunitario son, en particular, irreversibles y permanentes. Mismo pronóstico hay que inferir para el caso de los hábitats no comprendidos en la Directiva 92/43/CEE que coincidan con la autovía proyectada.

En relación con los préstamos y vertederos, el Documento Complementario indica que no afectan a hábitats, basándose en el «Atlas y Manual de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España» de 2005. Asimismo, los planos del apartado 2.6 (planos núm. 1.1) del Documento Complementario ilustran, entre otros aspectos, que los préstamos y vertederos no coinciden con hábitats.

El Documento Complementario considera que el efecto del proyecto sobre el hábitat en cuestión es significativo si el valor relativo de la afección respecto a la superficie ocupada en la Comunidad de Castilla y León supera el 2 %. No justifica la elección de ese umbral.

En cualquier caso, establece medidas compensatorias para los tipos de hábitats de interés comunitario afectados, que se resumen en la siguiente tabla:

Hábitat	Superficie de afección (m ²)	Medidas compensatorias según documento complementario	Comentario del documento complementario (tabla apartado 2.4 del tomo I)
91E0*	16.620,20	Restauración de este hábitat dentro de la provincia, preferiblemente dentro del polígono afectado, en una superficie igual a la afectada directamente. Erradicación de chopera a sustituir por especies de este hábitat.	Se coordinará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de esta medida o cualquier otra que se proponga por este Servicio.
9340	84.502,34	La afección por el nuevo tronco de la carretera ha de contemplar la viabilidad del trasplante de las especies arbóreas afectadas y, en todo caso, la compensación de la superficie afectada con carácter irreversible (pág. 12 tomo I).	Se consensuará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de esta y las otras medidas a tener en cuenta durante la redacción del proyecto de construcción.
92A0	16.620,20	Restauración de este hábitat dentro de la provincia, preferiblemente dentro del polígono afectado, en una superficie igual a la afectada directamente (misma medida que 91E0*).	Se coordinará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de esta medida o cualquier otra que se proponga por este Servicio.
4020*	186.669,00	Erradicación de especies invasoras dentro de los polígonos afectados, en una superficie al menos igual a la afectada, y propone a mayores una compensación de la superficie afectada en cada uno de los polígonos que acoge este tipo de hábitat (pág. 16 del tomo I).	Se coordinara con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de esta medida o cualquier otra que se proponga por este Servicio.

Hábitat	Superficie de afección (m²)	Medidas compensatorias según documento complementario	Comentario del documento complementario (tabla apartado 2.4 del tomo I)
4030	693.601,66	Erradicación de especies invasoras dentro de los polígonos afectados.	Se consensuará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de esta y las otras medidas a tener en cuenta durante la redacción del proyecto de construcción.
4090	206.601,35	Trasplante de arbolado afectado (tabla apartado 2.4 del tomo I).	Se consensuará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de esta y las otras medidas a tener en cuenta durante la redacción del proyecto de construcción.
9230	163.750,18	La afección por el nuevo tronco de la carretera ha de contemplar la viabilidad del trasplante de las especies arbóreas afectadas y, en todo caso, la compensación de la superficie afectada con carácter irreversible (pág. 20 del tomo I).	Se consensuará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de las otras medidas a tener en cuenta durante la redacción del proyecto de construcción.
6220*	534.490,01	Restauración de este hábitat dentro de la provincia, preferiblemente dentro del polígono afectado, en una superficie igual a la afectada directamente	En valor absoluto la afección se considera apreciable. Se coordinará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de esta medida o cualquier otra que se proponga por este Servicio.
6230*	88.326,14	Restauración de este hábitat dentro de la provincia, preferiblemente dentro del polígono afectado, en una superficie igual a la afectada directamente.	Se coordinará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de esta medida o cualquier otra que se proponga por este Servicio.
6420	65.982,12	Según pág. 27 del tomo I, restauración de este hábitat dentro de la provincia, preferiblemente dentro del polígono. Pero, según tabla apartado 2.4 del tomo I, no se proponen medidas compensatorias al no tratarse de un hábitat prioritario ni estar dentro de RN2000.	Se consensuará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora el contenido y alcance de las otras medidas a tener en cuenta durante la redacción del proyecto de construcción.

El Documento Complementario incluye planos donde se representan, entre otros aspectos, las ubicaciones de las superficies de restauración propuestas para compensar la superficie de los hábitats de interés comunitario prioritarios afectados.

Se observa que una de las medidas compensatorias previstas para el HIC 91E0* es la «erradicación de chopera a sustituir por especies de este hábitat». Del Documento Complementario se deduce que se refiere a unos ejemplares de chopo (*Populus nigra*) presentes en el polígono 101090 en la zona de cruce de un viaducto y en el polígono 99816 en el ámbito de la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes». Dado que, en primer lugar, no parece que esos chopos estén causando un perjuicio ambiental y que, en segundo lugar, de acuerdo con el capítulo del HIC 91E0* del documento «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario de España» (Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. 2009), disponible en la página web de este Ministerio, el chopo o álamo negro (*Populus nigra*) es una de las especies que forman parte del HIC 91E0*, este órgano ambiental considera inadecuada incluir la referida medida de

erradicación como medida compensatoria y, por tanto, no se realizará al amparo de esta declaración de impacto ambiental.

La superficie total de afección del proyecto al HIC 4030, brezales secos europeos, la cuantifica el Documento Complementario en 693.601,66 m². Valora la magnitud de la afección como importante, pero no significativa en términos relativos, y el impacto, compatible. Aunque no informa de que haya especies invasoras, contempla como medida compensatoria la erradicación de especies invasoras dentro de los polígonos afectados. El Documento Complementario, sin embargo, indica que ese tipo de hábitat tiene un enorme valor natural y paisajístico. No se aprecia que dicho documento haya demostrado que ese HIC no sea un valor natural. Por tanto, teniendo en cuenta que la afección será permanente e irreversible, el proyecto debe incluir medidas compensatorias para que la pérdida neta de superficie de dicho hábitat como consecuencia del proyecto sea cero.

La superficie total de afección del proyecto al HIC 4090, brezales oromediterráneos endémicos con aliaga, la cuantifica el Documento Complementario en 206.601,35 m². Valora la afección como importante en términos absolutos, pero muy poco significativa en términos relativos. Propone como medida compensatoria el trasplante del arbolado afectado (tabla del apartado 2.4, resumen de afecciones y medidas, del tomo I del Documento Complementario). No se entiende esta medida compensatoria, dado que las formaciones que se incluyen dentro de este tipo de hábitat son matorrales. El Documento Complementario hace referencia a que su alta biodiversidad con especies endémicas hacen de él merecedor de medidas conservación. No se aprecia que dicho documento haya demostrado que ese HIC no sea un valor natural. Por tanto, teniendo en cuenta que la afección será permanente e irreversible, el proyecto debe incluir medidas compensatorias para que la pérdida neta de superficie de dicho hábitat como consecuencia del proyecto sea cero.

En relación con la afección del proyecto al HIC 6420, prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*, hay una contradicción clara en el Documento Complementario sobre la adopción de medidas compensatorias, como se ha expuesto anteriormente en la tabla resumen. Procede, por tanto, tratar este aspecto. La superficie total de afección del proyecto al HIC 6420 la cuantifica el Documento Complementario en 65.982,12 m² y valora la afección como poco significativa en términos relativos. Señala que los principales «servicios» que presta este hábitat son la contribución a la estabilidad del ecotono, filtro verde, regulación del ciclo hídrico y su contribución a la biodiversidad. No se aprecia que el Documento Complementario haya demostrado que ese HIC no sea un valor natural. Por tanto, teniendo en cuenta que la afección será permanente e irreversible, el proyecto debe incluir medidas compensatorias para que la pérdida neta de superficie de dicho hábitat como consecuencia del proyecto sea cero.

En el caso de los polígonos que únicamente incluyen hábitats no comprendidos en la Directiva 92/43/CEE, el Documento Complementario identifica los polígonos 100018, 100308, 100403 y 103414, afectados por el tronco de la carretera, cuantificando, respectivamente, las siguientes superficies de afección: 53.626,81 m²; 49.924,42 m²; 21.605,14 m²; 10.076,35 m². Los hábitats afectados serían aulagar leonés (LE, SA, ZA), zarzales supramediterráneos subhúmedos carpetano-leoneses, prado mesófilo de diente carpetano-leonés y orobérico soriano y berceales ibéricos occidentales. Considera que las afecciones no son significativas en ninguno de los cuatro polígonos, al no superar en ninguno de ellos la superficie afectada del hábitat en relación con la representación del mismo en la provincia el 0,002 %. No propone medidas compensatorias al respecto, aunque sí incluir esos hábitats como zonas restringidas a la ocupación temporal y jalonamiento de la obra en zonas de afección directa.

Según la zonificación establecida en el estudio de impacto ambiental sobre restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares de obra, los hábitats prioritarios, en particular, se incluyen dentro de las zonas clasificadas como excluidas y los hábitats de interés comunitario no prioritarios, las formaciones de matorral con arbolado y los cultivos arbóreos y repoblaciones, dentro de las áreas clasificadas como restringidas. El Documento Complementario incluye también dentro de las áreas clasificadas como

restringidas otros hábitats naturales o seminaturales incluidos en el «Atlas y Manual de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España» de 2005. El estudio de impacto ambiental indica que en las zonas excluidas se prohibirá la localización de cualquier tipo de instalación auxiliar a la obra temporal o permanente, acopios de materiales, viario o instalación al servicio de las obras, salvo aquellos caminos con carácter estrictamente puntual y momentáneo, que resultaran de inexcusable realización para la ejecución de las obras, lo cual, añade, deberá ser debidamente justificado ante el Director de Obra y autorizado por el mismo; y que, en cualquier caso, esta ubicación quedará condicionada a la restitución íntegra e inmediata del espacio afectado a sus condiciones iniciales. En las áreas restringidas, el estudio de impacto ambiental indica que solo se admite la localización de instalaciones al servicio de las obras, con carácter temporal, exclusivamente durante la realización de las mismas, debiéndose retirar por completo a la finalización de estas, restituyendo al terreno sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal.

Por su parte, el alcalde del Ayuntamiento de Trabazos, en su escrito de alegación al proyecto, indica, entre otros aspectos, que el trazado afecta de lleno a plantaciones de más de 500 árboles castaños, algunos de ellos centenarios, propiedad de particulares como del propio Ayuntamiento, y valora la afección como «un tremendo impacto ambiental». Informa de que el fruto del castaño supone actualmente un importante complemento de renta para numerosas familias vecinas de ese Ayuntamiento, y que se verán privadas por ello de ese ingreso económico. El promotor mantiene el trazado de la autovía en esa zona. Procede, por tanto, analizar esa afección del proyecto.

Previamente, conviene recordar que la declaración de impacto ambiental se pronuncia desde el punto de vista ambiental, no del económico, y, por tanto, no analiza ni valora ni toma en consideración, en particular, los posibles perjuicios económicos que ocasione el proyecto a personas físicas o jurídicas. A continuación, se procede a analizar si esa plantación de castaños tiene o no carácter de valor natural a los efectos de la Ley de evaluación ambiental.

La especie castaño no está incluida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, de acuerdo con el anexo del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, ni en el catálogo de flora protegida de Castilla y León. Por su parte, tomando como referencia la cartografía de hábitats del estudio de impacto ambiental y del Documento Complementario, se observa que esas plantaciones de castaños podrían encontrarse en el ámbito del polígono 100475. Según el Documento Complementario, los hábitats identificados en la zona de afección del trazado de la carretera en el polígono 100475 son tres: prado mesófilo de diente carpetano-leonés y oroibérico soriano, pradera-juncal oligótrofa orocantábrica meridional y el HIC 4020* «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*». El «Atlas y Manual de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España» de 2005, fuente de información utilizada en el estudio de impacto ambiental y en el Documento Complementario, no identifica más hábitats en el polígono 100475. La especie castaño no se encuentra entre las comunidades vegetales que definen a esos tres hábitats. Por su parte, los informes del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León y de la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León sobre el proyecto no indican que haya plantaciones o ejemplares de castaños en el término municipal de Trabazos merecedores de protección ambiental –sin perjuicio de las normas preventivas que apuntan en sus informes que se tienen que aplicar cuando los trabajos afectan a castaños (*Castanea sativa*), por la existencia de la plaga del chancro del castaño en Castilla y León–.

De lo anterior resulta que no se encuentran argumentos razonables para atribuir a esa plantación de castaños en el término municipal de Trabazos el carácter de valor natural a los efectos de la Ley de evaluación ambiental.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, define impacto o efecto significativo en su artículo 5.1.b) como «alteración de carácter permanente o de larga

duración de un valor natural y, en el caso de espacios Red Natura 2000, cuando además afecte a los elementos que motivaron su designación y objetivos de conservación» y, en el apartado 8.a) de su anexo VI, define efecto significativo como «Aquel que se manifiesta como una modificación del medio ambiente, de los recursos naturales, o de sus procesos fundamentales de funcionamiento, que produzca o pueda producir en el futuro repercusiones apreciables en los mismos».

En fin, teniendo en cuenta todo lo expuesto, este órgano ambiental considera que el impacto del proyecto sobre la referida plantación de castaños en Trabazos no es significativo a los efectos de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

C.1.4.3 Montes de Utilidad Pública:

La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, en su informe sobre el proyecto, señala que las afecciones a los Montes de Utilidad Pública se consideran asumibles por cuanto en muchas ocasiones son inevitables por cuestiones puramente geométricas. Sin embargo, esa misma Dirección General, el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Alcañices, en sus respectivos informes sobre el proyecto, destacan la afección del proyecto a una zona de castaños y robles (estos últimos, robledal maduro de *Quercus pyrenaica*, concretan), lugar de esparcimiento y zona de ocio, dentro del Monte de Utilidad Pública n.º 2, «Sahú», y del término municipal de Alcañices. De esos informes se deduce que a esa zona arbolada le atribuyen valores naturales –y sociales–, y que la quieren conservar.

Así, en particular, tanto el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León como la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, en sus informes sobre el proyecto, incluyen la condición de «Modificar parcialmente el trazado presentado, desplazando el mismo, desde la rotonda de entrada al municipio de Alcañices, unos 30 metros y de forma paralela a la traza presentada, al norte de la actual carretera nacional N-122, hasta salvar la zona de castaños y robledal señalada en el apartado 5 («Valoración»), pasando a discurrir la autovía por terrenos del mismo monte, pero de mucho menor valor ambiental (dado que son zona de pastizal y un campo de fútbol en deficiente estado de mantenimiento)».

Por otra parte, según se deduce del estudio de impacto ambiental, el proyecto afectaría en ese tramo a los polígonos de hábitats 102007 y 101934, lo que resulta que los tipos de hábitats potencialmente afectados (hábitats de interés comunitario y otros hábitat) serían (*:hábitat prioritario), en el polígono 102007, el HIC 9230 «Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*» y, en polígono 101934, el HIC 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*», el HIC 6230* «Formaciones herbosas con *Nardus*, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas montañosas (y de zonas submontañosas de la Europa continental)» y el hábitat «Pradera-juncal oligótrofa orocantábrica meridional».

El promotor manifiesta en el Documento Complementario que acepta el cumplimiento de la mencionada condición impuesta por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León y de la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León. Presenta dos alternativas de modificación del trazado del enlace de Alcañices este, indicando que ambas cumplen dicho condicionado. Junto al desplazamiento del tronco, se reubican las glorietas, ramales que componen el enlace y se reajusta la reposición de caminos, de forma que, señala, todos esos elementos salven también la referida zona de valor ambiental a preservar del Monte de Utilidad Pública «Sahú». Explica que las alternativas son idénticas desde el punto de vista de la tipología y funcionalidad del enlace proyectado respecto al previsto en el diseño original, que ambas eliminan prácticamente por igual la afección sobre la zona de valor ambiental del monte de utilidad pública y que la principal diferencia entre las mismas reside en el mayor aprovechamiento de la actual N-122 por la disposición de la glorieta sur del enlace centrada sobre la nacional, en la segunda de las alternativas, lo que presenta, señala, para el promotor una ventaja desde el punto de vista funcional por la simplificación del itinerario

a lo largo de la citada nacional en su conexión al enlace y la consecuente optimización del coste del enlace derivado del mayor aprovechamiento de la misma.

En relación con los hábitats, si bien la afección del proyecto a los hábitats se ha tratado anteriormente, procede hacer una mención especial al polígono 102007, por la presencia del HIC 9230 «Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*». Según el Documento Complementario, las dos alternativas de modificación de trazado del enlace de Alcañices este afectan de manera similar a dicho polígono, cuantificando el área de afección en el mismo en 31.462,08 m². Como medidas, dicho documento establece que la afección por el nuevo tronco de la carretera ha de contemplar la viabilidad del trasplante de las especies arbóreas afectadas y, en todo caso, la compensación de la superficie afectada. Hay que señalar que, dado que con la modificación del trazado se preservaría la zona concreta de castaños y robledal indicada por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León y por la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, no se afectaría al robledal de *Quercus pyrenaica* de esa zona concreta que se quiere preservar.

C.1.4.4 Fauna:

En relación con las molestias a la fauna durante la fase de construcción, el estudio de impacto ambiental incluye como medida preventiva la programación de las actividades de obra fuera de los periodos de cría y nidificación de las especies de fauna singular existente en el entorno. Añade que este aspecto incluirá orientativamente la prohibición de actividad de obra en áreas sensibles en el periodo aproximado entre febrero y mayo, debiendo ser detallado, señala, con posterioridad y para cada tramo en los proyectos constructivos.

El impacto sobre los hábitats ya se ha tratado anteriormente.

En relación con el impacto por el efecto barrera del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el Documento Complementario incluyen medidas correctoras para minimizar dicho efecto.

El estudio de impacto ambiental indica que, para definir los tipos de paso de fauna, se han respetado las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente –conviene señalar que, en el momento de redacción de esta declaración de impacto ambiental, hay una segunda edición, editada en 2015 por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que revisa y amplía a la anterior–.

El estudio de impacto ambiental incluye un cuadro donde resume la ubicación y tipo de los pasos de fauna recogidos en la declaración de impacto ambiental (DIA) de abril de 2017 y los ahora previstos en el proyecto, indicando, en su caso, el motivo del cambio:

Día		Proyecto		Justificación cambio
p.k.	Tipo	p.k.	Tipo	
2,500	Viaducto	2,500	Viaducto	
6,900	PS multifuncional	6,900	PS multifuncional	
8,500	PS multifuncional	8,500	PS multifuncional	
11,300	Viaducto	11,400	Viaducto	Ligero traslado de la traza
15,600	Viaducto	15,600	Viaducto	Salva autovía y carretera actual
18,400	PS multifuncional	18,500	PS multifuncional	
19,600	Ecoducto	19,000	PI específico	Tramo en terraplén
21,500	Ecoducto	21,400	PI específico	Tramo en terraplén
24,500	Viaducto	24,500	Viaducto	Tramo en desmante
30,300	PS multifuncional	30,300	PS multifuncional	
31,700	PI específico	32,000	PS específico	Tramo en desmante
32,300	Viaducto	–	–	Tramo en desmante
36,450	PI multifuncional	36,300	PI multifuncional	Salva autovía y carretera actual
40,600	Viaducto	40,600	Viaducto	Continuidad hábitat forestado
42,500	PS específico	42,950	Ecoducto	

Día		Proyecto		Justificación cambio	
p.k.	Tipo	p.k.	Tipo		
44,700	Viaducto	44,700	Viaducto		
46,800	PS multifuncional	46,800	PS multifuncional		
52,000	Viaducto	52,000	Viaducto		
52,700	Viaducto	52,700	Viaducto		
53,800	PS multifuncional	53,800	PS multifuncional		
–	–	54,800	PI (6 x 4 m)		
56,600	Viaducto	56,600	Viaducto		
57,900	Viaducto	57,900	Viaducto		
60,800	Viaducto	60,800	Viaducto		
62,600	Viaducto	62,600	Viaducto		
64,200	Viaducto	64,200	Viaducto		
67,000	Viaducto	–	–		Incluido en el siguiente
67,900	Viaducto	67,900	Viaducto doble		Longitud suma de los dos anteriores

Las dimensiones de los pasos de fauna previstas en el estudio de impacto ambiental son las siguientes:

Tipo	Pasos inferiores		Pasos superiores
	Anchura	Altura	Anchura
Ecoducto.	–	–	100 m
Paso específico de fauna.	15 m	3,50 m	20 m
Paso multifuncional.	15 m	5,30 m	10 m

Para el caso del paso inferior (PI) de fauna en el p.k. 54+800, de dimensiones 6,00 x 4,00 m, el Documento Complementario aclara que está destinado a pequeños y medianos mamíferos, de acuerdo con el análisis de corredores realizado.

Por otro lado, el estudio de impacto ambiental, en el capítulo relativo a medidas preventivas y correctoras, indica que la permeabilidad total del tramo de autovía proyectado sería la siguiente, «considerando únicamente aquellos pasos aptos y/o diseñados específicamente para la fauna (grandes mamíferos)»:

Tramo	Tipo de estructura	Número	Longitud (m)	Total
1	Viaducto	4	234, 120, 219, 173	746
	Paso inferior	7	3, 5, 3, 3, 12, 9, 17	52
	Paso superior	3	13, 13, 9	35
2	Viaducto	1	100	100
	Paso inferior	4	12, 12, 12, 12	48
	Paso superior	3	12, 12, 12	36
	Drenaje ampliado	1	5	5
3	Túnel (Ecoducto)	1	100	100
	Viaducto	4	100, 48, 165, 227	540
	Pasos Inferiores	6	9, 14, 14, 9, 12, 14	72
	Pasos Superiores	9	10, 7, 10, 7, 7, 11, 4	52
4	Viaductos	7	180, 220, 100, 330, 180, 380, 340	1730
	Paso superior	6	Varios	–
	Paso inferior	11	Varios	–

También indica que las condiciones de ejecución (dimensiones, elementos de protección, plantaciones, cerramientos perimetrales, etc.) y de adaptación de cada una de

estructuras para favorecer su uso por parte de la fauna deberán estar prescritas en los proyectos constructivos correspondientes, teniendo en cuenta las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», añadiendo que, en cualquier caso, se instalarán pasarelas internas secas en las obras de drenaje transversal (ODT) y se restaurarán ambientalmente y paisajísticamente sus emboquilles. En este contexto, hay que señalar que resulta aparentemente contradictorio que en los planos del estudio de impacto ambiental se representen numerosas obras de drenaje con un diámetro de 1,80 m, puesto que no respetarían las dimensiones mínimas indicadas en las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» para adaptar el drenaje al paso de vertebrados de pequeño y mediano tamaño.

En las obras de drenaje longitudinal, el estudio de impacto ambiental prevé la instalación de rampas rugosas en las cunetas y la adecuación de las paredes de sifones y arquetas, para permitir el escape de los pequeños vertebrados que pudieran caer en ellas.

Por su parte, el Documento Complementario añade tres nuevos pasos de fauna:

p.k.	Tipo
14+264 del tramo 2 (p.k. 31+464)	Paso inferior específico para grandes mamíferos, de 15 m de anchura libre y 4 m mínimo de altura libre. Consta de tres módulos: dos para la calzada doble de la autovía y uno bajo la N-122.
53+500	Nuevo paso de 12,00 x 4,00 m para grandes mamíferos.
16+200 del tramo 4 (p.k. 71+400)	Paso superior multifuncional, con un tablero de 7 m de ancho.

En relación con el nuevo paso superior multifuncional en el p.k. 16+200 del tramo 4, de los resultados del análisis de corredores faunísticos del Documento Complementario se desprende que el p.k. 16+198 del tramo 4 se asocia a un corredor de grandes mamíferos y desplazamientos territoriales. Reseñar que plantear un paso superior multifuncional de 7 m de ancho para grandes mamíferos no respetaría el ancho mínimo del paso indicado en las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales».

El Documento Complementario contempla la conservación del paso inferior existente en el p.k. 15+400 del tramo 4 (equivale al p.k. 70+600), de 6 x 5,8 m, prolongándolo lo necesario para abarcar los nuevos carriles e incorporando una plantación directora. También hace referencia al viaducto adaptado existente sobre el río Manzanas, fuera del ámbito del proyecto, pero situado justo a continuación del final del trazado del mismo y sobre el corredor para grandes desplazamientos más importante de la zona, por lo que lo tiene en cuenta a los efectos de la permeabilidad del tramo. El Documento Complementario indica que ambas infraestructuras dan permeabilidad a grandes mamíferos incluyendo tanto a ungulados como al lobo. Sin embargo, hay que señalar que el ancho del paso inferior en el p.k. 15+400 del tramo 4 respetaría el ancho mínimo del paso para pequeños vertebrados indicado en las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», pero no el mínimo indicado para grandes mamíferos. No obstante, de los resultados del análisis de corredores faunísticos del Documento Complementario se desprende que los corredores faunísticos más cercanos al p.k. 15+400 del tramo 4 estarían en el p.k. 14+353 del tramo 4, que se asocia a un corredor de medianos y pequeños mamíferos –del tipo «pequeños desplazamientos. Curso de agua»–, y en el p.k. 16+198 del tramo 4, que se asocia a un corredor de grandes mamíferos. Como se ha señalado anteriormente, el Documento Complementario incluye en el p.k. 16+200 del tramo 4 un paso superior multifuncional para grandes mamíferos, pero con un ancho que no respeta el mínimo indicado en la publicación de prescripciones técnicas citada para el diseño de pasos de fauna. En cuanto al corredor faunístico en el p.k. 14+353 del tramo 4, de los planos del estudio de impacto ambiental se observa que, entre los pp.kk. 14+000 y 14+500 del tramo 4, hay previstas dos obras de drenaje (OD marco de 2,00 x 3,00 m y OD Ø1,80), por lo que podrían modificarse, en su caso, y acondicionarse para adaptarlos al paso de medianos y pequeños mamíferos, siguiendo las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales».

Resulta preciso que la documentación del proyecto incluya un capítulo con la información sobre pasos de fauna revisada e integrada.

Por su parte, el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León, en su informe sobre el proyecto, indica que «En cuanto a la redefinición de los pasos de fauna, se considera que la eliminación de dos ecoductos en los pk 19.600 y 21.500, y su sustitución por pasos inferiores, no cumple de igual manera la función de garantizar la permeabilidad de la nueva infraestructura, por lo que se ampliará el número de infraestructuras en dicho tramo. De igual manera se deberán considerar alternativas para garantizar la permeabilidad en dos infraestructuras eliminadas en los pk 32.300 y 54.800». Y, en el apartado de conclusiones de su informe, una de las condiciones que incluye es que «Se definirán alternativas a la eliminación de paso de fauna en los pp.kk. 32.300 y 54.800 y del mismo modo se considerarán de una infraestructura que garantice el tránsito de fauna entre los pp.kk. 19.600 y 21.500». La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, en su informe sobre el proyecto, indica que «En cuanto a la redefinición de los pasos de fauna, se considera que la eliminación de dos ecoductos en los pp.kk. 19.600 y 21.500, y su sustitución por pasos inferiores, no cumple de igual manera la función de garantizar la permeabilidad de la nueva infraestructura, por lo que se considera necesario ampliar el número de infraestructuras en dicho tramo a tres. De igual manera se deberán considerar alternativas para garantizar la permeabilidad en el tramo donde han sido eliminadas las infraestructuras en los pp.kk. 32.300 y 54.800». Y, en el apartado de conclusiones de su informe, una de las condiciones que incluye es la misma que se ha citado anteriormente. La respuesta del promotor al respecto concluye con mantener para su proyecto los pasos de fauna indicados en el estudio de impacto ambiental, afirmando que se mantiene la permeabilidad global de la autovía respecto a la alternativa aprobada en el anterior estudio informativo.

De la lectura del estudio de impacto ambiental y de la respuesta del promotor a esas alegaciones, se observa que la justificación del cambio de dos ecoductos (pp.kk. 19+600 y 21+500) por dos pasos inferiores específicos (pp.kk. 19+000 y 21+400) y la eliminación del viaducto del p.k. 32+300 es por el cambio de alzado del nuevo proyecto en esas zonas (cambios a terraplén y a desmonte, respectivamente), pero nada dicen que se hayan producido cambios ambientales que modifiquen el grado de interés del tramo para la conectividad ecológica y para los desplazamientos de fauna en esas zonas o las especies o grupos de fauna de referencia que fueron considerados en la decisión de elegir esos tipos de estructuras como pasos de fauna. El estudio de impacto ambiental, en el apartado relativo a modificaciones en los pasos de fauna, además de hacer referencia a la declaración de impacto ambiental de 12 de abril de 2007, señala, entre otros aspectos, que, para definir los tipos de paso de fauna, se han respetado las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente. Hay que señalar que tanto en la primera edición de dicho documento (2006) como en la segunda edición del mismo (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 2015), en el apartado sobre la elección del tipo de estructura, se indica que «En los casos en los que se requiera mantener la conexión completa entre los hábitats situados a ambos lados de la vía, manteniendo la continuidad de la cubierta vegetal, solo serán aplicables las grandes estructuras, concretamente túneles, falsos túneles, viaductos adecuadamente acondicionados o ecoductos». También conviene considerar los criterios de elección de los pasos tipo ecoducto y tipo viaducto según el cuadro de la página 29 del documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (segunda edición) citado. Por otro lado, en relación con el paso de fauna del p.k. 54,800 a que hacen referencia el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora y la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, del propio cuadro resumen del estudio de impacto ambiental se desprende que no se elimina respecto a la declaración de impacto ambiental de 12 de abril de 2007, sino que se añade.

Así, en el escrito de solicitud de información complementaria al promotor, se requirió, en relación con el cambio de dos ecoductos (pp.kk. 19+600 y 21+500) por dos pasos

inferiores específicos (pp.kk. 19+000 y 21+400) al transcurrir los tramos en terraplén, viabilidad técnica de construir dos viaductos en vez de dos pasos inferiores específicos y, en relación con la eliminación del viaducto del p.k. 32+300 por transcurrir el tramo en desmante, viabilidad técnica de construir un ecoducto o un falso túnel; y que, en caso de inviabilidad técnica, concretara, de manera razonada, el número, ubicación y tipo de pasos de fauna a implantar para mantener un grado de permeabilidad equivalente al que ofrecían los dos ecoductos y el viaducto en esas zonas.

En cuanto a la posibilidad de construir dos viaductos en vez de los dos pasos inferiores específicos mencionados, el Documento Complementario indica que la altura en esos dos tramos no es suficiente para garantizar la efectividad de los viaductos en la conexión de hábitats a ambos lados de la autovía, por lo que considera más adecuado desde el punto de vista técnico-económico y ambiental proyectar sendos pasos inferiores específicos para grandes mamíferos (en pp.kk. 19+000 y 21+400, con dimensiones de 15 m de ancho, 4 m de altura mínima y 35,50 m de longitud máxima, con apertura central superior a 7 m) en lugar de elevar más de 1,50 m la rasante en ambos tramos y construir dos viaductos de unos 200 m de longitud. Estima el incremento de presupuesto de ejecución material en unos 2,5 millones de euros por viaducto. No menciona la disminución de coste que ha supuesto el cambio de los dos ecoductos por esos dos pasos inferiores específicos. En cuanto a la posibilidad de construir un ecoducto o un falso túnel por la eliminación del viaducto del p.k. 32+300 (p.k. 15+300 del tramo 2) al transcurrir el tramo en desmante, el Documento Complementario indica que es necesario en ambos casos deprimir la rasante de la autovía, incrementando la ocupación en planta de la actuación y el volumen de movimiento de tierras. En el caso del ecoducto, el Documento Complementario indica que, a diferencia del falso túnel, el encaje en planta no está tan condicionado por los ramales de conexión con el enlace y que su ubicación se puede desplazar hacia Fonfría, situando la estructura entre los pp.kk. 15+095 y 15+175 del tramo 2. Previamente hace referencia que toma como punto de partida «el paso superior de fauna multifuncional ubicado en el p.k. 15+166 del tramo 2» (equivale al p.k. 32+366), paso de fauna no citado por el estudio de impacto ambiental en el cuadro expuesto anteriormente donde el promotor resume la ubicación y tipo de los pasos de fauna recogidos en la declaración de impacto ambiental de abril de 2017 y los ahora previstos en el proyecto. En cualquier caso, el Documento Complementario estima que las propuestas de falso túnel y de ecoducto son «poco viables» desde el punto de vista técnico-económico y que la permeabilidad faunística se resuelve de forma más adecuada proyectando un paso inferior específico para grandes mamíferos en el p.k. 14+264 del tramo 2, más alejado del núcleo urbano de Fonfría, y que se complementa, indica, con el paso superior multifuncional del p.k. 15+166 del tramo 2.

El Documento Complementario sigue sin justificar que se hayan producido cambios ambientales que modifiquen el grado de interés del tramo para la conectividad ecológica y para los desplazamientos de fauna en esas zonas o las especies o grupos de fauna de referencia que fueron considerados en la decisión de elegir en el pasado ese tipo de infraestructuras (ecoductos y viaducto) como pasos de fauna en esas tres zonas. Sí incluye un análisis sobre los flujos naturales de fauna y expone los pp.kk. de la autovía proyectada donde se concentran los principales desplazamientos de fauna en el ámbito de estudio (corredores faunísticos). En particular, según los resultados del análisis de corredores faunísticos del Documento Complementario, los pp.kk. 19+008 (p.k. 1+808 del tramo 2) y 21+328 (p.k. 4+128 del tramo 2) se asocian a corredores de «todos los grupos faunísticos» y «desplazamientos locales» y el p.k. 32+486 (p.k. 15+286 del tramo 2) se asocia a un corredor de «grandes mamíferos» y «desplazamientos territoriales».

En fin, este órgano ambiental no encuentra argumentos suficientes en la documentación presentada por el promotor para disminuir el grado de exigencia de permeabilidad a la fauna que fue considerada en la declaración de impacto ambiental de abril de 2007 en el ámbito de los tres pp.kk. citados.

En relación con la afección del proyecto a la especie cigüeña negra (*Ciconia nigra*), la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, en su informe sobre el proyecto, considera que las actuaciones proyectadas son compatibles con los objetivos de

conservación establecidos en el Plan de recuperación de la cigüeña negra en Castilla y León, siempre y cuando se cumplan una serie de condiciones. Establece la necesidad de que se presente un plan de monitorización, seguimiento y uso de hábitat de la población de cigüeña negra (*Ciconia nigra*), durante la fase de obras y, al menos, dos años tras su finalización; añadiendo que, en dicho plan, se definan mejoras de hábitat en charcas, lagunas y cauces de agua de los municipios con presencia de dicha especie. El promotor responde que, en fase de proyecto de construcción, realizará un estudio específico sobre la población de *Ciconia nigra* con objeto de definir un plan de seguimiento de la misma y medidas a adoptar para la mejora de sus hábitats y que los resultados serán consensuados con ese Servicio Técnico con objeto de validar todas las medidas que se propongan.

Por su parte, el estudio de impacto ambiental informa de que la zona del vertedero 1 (V-1) contiene una charca temporal con vegetación asociada de junqueras, y que mantiene alguna población de anfibios. Señala que, aunque se trata de una zona degradada, tiene un cierto interés ambiental, por lo que indica que solo deber ser utilizada en caso de haber agotado el resto de posibles rellenos.

C.1.5 Vías pecuarias:

Respecto a las vías pecuarias, destacar lo señalado al respecto por la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León y por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León en sus informes sobre el proyecto. El promotor responde que, cuando se redacten los proyectos de construcción, se revisará todo lo relacionado con vías pecuarias (afecciones y reposiciones), recabando información fidedigna y anchuras legales de cara definir la restitución y adecuación de las mismas conforme a la legislación vigente; que se redactará una separata específica de reposición de vías pecuarias que será remitida al Servicio Territorial para su aprobación; y que las soluciones aprobadas serán incorporadas al proyecto.

C.1.6 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000:

La autovía proyectada cruzará la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» (ES4190132) por medio de viaductos (viaducto sobre el arroyo Mamed, viaducto sobre el río de la Ribera de Arriba y viaducto sobre el río Cuevas del Peral). El promotor, tomando en consideración los informes del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León y de la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León sobre que la distancia de los estribos debe ser, al menos, de 15 m de las bandas de vegetación de ribera (y no de 5 m como indica el estudio de impacto ambiental) para evitar afecciones significativas directas e indirectas sobre los principales valores de la ZEC, manifiesta que tendrá en cuenta una distancia de 15 m de las pilas a los límites de la ZEC en el diseño definitivo del viaducto para evitar afecciones significativas sobre los principales valores de la ZEC, así como que tampoco se dispondrán pilas en el cauce del río. El promotor aclara que los estribos no afectarán a la vegetación de ribera.

La distancia anterior indicada por el promotor parece que no se ha tenido en cuenta en el Documento Complementario en la cuantificación de la superficie de los tipos de hábitats afectados por el proyecto en el ámbito de la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes». En este sentido, hay que destacar la afección a los tipos de interés comunitario (HIC) prioritarios 91E0* «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)» y 4020* «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*», que forman parte de los elementos por los que fue designado ese lugar como ZEC. Según el Documento Complementario, el proyecto afectará en el ámbito de esa ZEC a 6.347,09 m² del HIC 91E0* y a 18.495,82 m² del HIC 4020*, cifras que no parecen coherentes con una disposición de las pilas de los viaductos a una distancia de 15 m de los límites de esa ZEC. Esta cuestión es especialmente relevante en el caso de la afección al HIC 4020*: según el Formulario Normalizado de Datos Natura 2000 del espacio ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» actualizado a octubre de 2015, la superficie total del HIC 4020* en esa ZEC es de 5,86 ha, lo que resulta que el proyecto implicaría una pérdida de superficie relativa del HIC 4020* presente en dicha ZEC en relación con la superficie total de ese HIC en dicha ZEC del 31,56 %, cifra

que ofrece base suficiente para concluir que hay una probabilidad razonable de que la afección al HIC 4020* cause un perjuicio a la integridad de la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes», si la cifra de superficie de afección de 18.495,82 m² que indica el Documento Complementario fuera correcta y dentro de la ZEC. Procede, por tanto, incluir condiciones al respecto en la presente declaración de impacto ambiental. El promotor manifestó que tendría en cuenta una distancia de 15 m de las pilas de los tres viaductos a los límites de la ZEC en el diseño definitivo del viaducto. Esa distancia mínima deberá cumplirse. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que haya bandas de vegetación de ribera fuera de los límites de la ZEC, también se deberá cumplir que las pilas de esos tres viaductos se sitúen a una distancia mínima de 15 m de esas bandas de vegetación de ribera. Por añadidura, las obras y sistemas constructivos asociados a la construcción de los viaductos que cruzan la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» deberán proyectarse de manera que no se produzcan dentro de dicha ZEC desbroces u ocupaciones sobre comunidades vegetales que formen parte de los tipos de hábitat de interés comunitario 91E0* «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)» y 4020* «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*».

Asimismo, según las imágenes relativas al cruce de la ZEC en Alcañices del Documento Complementario y del documento de aclaraciones, parte de la explanación de la autovía proyectada estaría dentro de la ZEC (no ha hecho cambios respecto al estudio de impacto ambiental). Se interpreta que debe tratarse de un error. En cualquier caso, y considerando lo ya expuesto sobre las distancias a respetar a la ZEC, procede también añadir la condición que la explanación de la autovía proyectada igualmente esté a una distancia mínima de 15 m de los límites de la ZEC. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que haya bandas de vegetación de ribera fuera de los límites de la ZEC, también se deberá cumplir que la explanación de la autovía proyectada se sitúe a una distancia mínima de 15 m de esas bandas de vegetación de ribera.

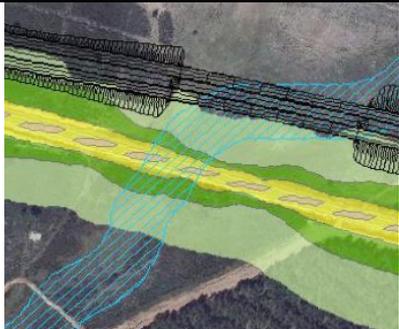
En cuanto a los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los espacios naturales en las áreas no urbanizadas, el Documento Complementario aplica como límites máximos los valores establecidos en la tabla correspondiente del anexo II de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León $-L_d=55$ dB(A), $L_e=55$ dB(A), $L_n=45$ dB(A) y $L_{den}=56$ dB(A)–. El Documento Complementario propone la instalación de pantallas metálicas e implantación de asfalto fonoabsorbente en los tres viaductos proyectados que cruzan la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» y, adicionalmente, el documento de aclaraciones prolonga las pantallas acústicas y el asfalto fonoabsorbente previstos en el viaducto que cruza la ZEC en Alcañices.

El documento de aclaraciones incluye imágenes donde se ilustran, en particular, por una parte, los valores totales de los índices de inmisión de ruido L_n de otras fuentes sonoras (solo esas otras fuentes sonoras) en la fase de explotación del proyecto transmitidos al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas receptoras de dicha ZEC afectadas por la contaminación acústica del proyecto con medidas correctoras y, por otra parte, los valores totales de los índices de inmisión de ruido L_n en la fase de explotación del proyecto con medidas correctoras cuando estén funcionando todas las fuentes existentes (A-11 y N-122) en las correspondientes áreas receptoras de esa ZEC. Concluye indicando lo siguiente: «Se observa que, en el escenario futuro con todas las fuentes sonoras funcionando, y una vez aplicadas las medidas correctoras sobre la A-11, en el entorno de la A-11 se cumplirían los niveles marcados por la legislación de aplicación, estando por debajo de los 45 dBA en Trabazos y en Rábanos de Aliste. En Alcañices, en el entorno de la A-11 los niveles sonoros se reducen a un rango entre 45-50 dBA, y se puede observar que son bastante inferiores a los provocados por las otras fuentes, con niveles máximos en torno a los 60-65 dBA.

De lo anterior se desprende que, una vez aplicadas las medidas correctoras propuestas sobre la A-11, el principal foco de ruido en la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» a su paso por los municipios de Alcañices, Rábanos de Aliste y Trabazos pasa a ser la N-122».

El documento de aclaraciones indica que, en cualquier caso, se han aplicado todas las medidas correctoras posibles para disminuir los niveles sonoros que llegan al espacio natural de la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» a su paso por los municipios de Alcañices, Rábanos de Aliste y Trabazos, que son, señala, pantallas acústicas en los bordes de los viaductos que los atraviesan, así como asfalto fonoreductor, y, seguidamente, reproduce la disposición adicional décima de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como el artículo 9.2 de dicha ley, en respuesta a la petición, incluida en la solicitud de información complementaria, de que el promotor declare la cobertura jurídica donde se ampara para que las inmisiones sonoras puedan superar los valores establecidos como objetivos de calidad acústica para espacios naturales en áreas no urbanizadas establecidos en la Ley 5/2009 del ruido de Castilla y León.

Hay que señalar que este órgano ambiental, de las imágenes sobre predicciones del índice de inmisión de ruido en periodo noche incluidas en el documento de aclaraciones, observa que, en la fase de explotación del proyecto, con las medidas correctoras previstas y todas las fuentes sonoras, habrá zonas en la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» de los tres términos municipales (no solo en Alcañices) en las que el índice de inmisión de ruido L_n superarían los referidos 45 dB(A) en el periodo noche y, además, que el área total de la ZEC donde se superarían esos 45 dB(A) es mayor con proyecto que sin proyecto, como se muestra en el siguiente cuadro comparativo de imágenes obtenidas del documento de aclaraciones (la polilínea de color blanco se ha añadido para facilitar la visualización de cambios en los intervalos de niveles sonoros):

T.M.	L_n otras fuentes sonoras en la fase de explotación proyecto.	L_n todas las fuentes sonoras (proyecto con medidas correctoras y otras fuentes sonoras) en la fase de explotación proyecto.
Trabazos		
Rábanos de Aliste		
Alcañices		

La disposición adicional décima de la Ley 37/2003, referida por el promotor en el documento de aclaraciones, dispone lo siguiente:

«Disposición adicional décima. *Proyectos de infraestructura.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en materia de servidumbres acústicas, las infraestructuras consideradas como emisores acústicos que por sus peculiaridades técnicas o de explotación no puedan ajustarse a los valores límite o a las normas de protección establecidos al amparo de esta ley podrán, a falta de alternativas técnica y económicamente viables, autorizarse excepcionalmente cuando su interés público así lo justifique.

2. En todo caso, la preceptiva declaración de impacto ambiental habrá de especificar en estos supuestos las medidas más eficaces de protección contra la contaminación acústica que puedan adoptarse con criterios de racionalidad económica».

Teniendo en cuenta todo lo anterior, dado que el promotor indica en el documento de aclaraciones que se han aplicado todas las medidas correctoras para el ruido posibles en su proyecto, procede considerar la adopción de medidas de compensación acústica sobre la otra fuente sonora de ruido que incide en la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» en el entorno del proyecto, el tráfico de la carretera N-122 (carretera estatal). Por tanto, en el ámbito de los tres cruces de la carretera N-122 con la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» en los términos municipales de Alcañices, Rábanos de Aliste y Trabazos, el promotor incluirá pantallas acústicas y asfalto fonoabsorbente en dicha carretera para disminuir los niveles sonoros que inciden sobre la citada ZEC.

C.1.7 Paisaje:

El estudio de impacto ambiental indica que la construcción de una nueva vía supone un impacto paisajístico significativo puesto que su diseño introduce líneas rectas, que son discordantes con las formas onduladas del terreno, así como que, además, se produce un contraste cromático con el entorno por la presencia de zonas desnudas de vegetación o por el color de la propia vía. Añade que el alcance de las alteraciones está relacionado con la capacidad de absorción del paisaje.

Durante la fase de construcción, el impacto sobre el paisaje en el entorno de la nueva autovía supondrá, según el estudio de impacto ambiental, un efecto negativo, de intensidad media, extensión general, sinérgico, permanente, irreversible, recuperable y continuo derivado de los movimientos de tierras previstos y el espacio ocupado. El estudio de impacto ambiental valora el impacto global del proyecto sobre el paisaje en la fase de construcción, teniendo en cuenta tanto la alteración de la morfología del terreno como la intrusión visual, como moderado.

En la fase de explotación, el impacto sobre el paisaje, como consecuencia de la intrusión visual, supondrá, según el estudio de impacto ambiental, un efecto negativo, de intensidad media, extensión puntual, simple, permanente, irreversible, recuperable y continuo derivado de la existencia de taludes y de la propia presencia de la infraestructura. El estudio de impacto ambiental valora el impacto del proyecto sobre el paisaje en la fase explotación por la presencia de grandes taludes como moderado.

El estudio de impacto ambiental, en el capítulo sobre medidas preventivas y correctoras, incluye un apartado relativo a restauración e integración paisajística, en el cual se marcan las pautas generales de actuación, consistente en el establecimiento de vegetación, bien con plantación de árboles, arbustos y matorral, bien con hidrosiembra de especies herbáceas. Consta de los siguientes subapartados: preparación del terreno, extensión de la tierra vegetal, revegetación de taludes, tratamiento en las márgenes de cursos de agua, tratamiento de obras de fábrica, tratamiento de enlaces y zonas de ocupación temporal, tratamiento de zonas degradadas, diseño de las plantaciones y conservación y mantenimiento.

C.1.8 Población, salud humana:

En relación con el ruido, el Documento Complementario, tras considerar las diferentes normas jurídicas de ruido vigentes, determina efectuar el análisis de la situación acústica futura basándose en las especificaciones establecidas en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León.

Conviene indicar que el estudio de ruido del Documento Complementario está realizado sin la modificación del enlace de Alcañices este, mencionado anteriormente, ni la modificación del enlace proyectado en el p.k. 8+800 del tramo 4, que se mencionará más adelante. Por tanto, lo que se expone a continuación es sin esas modificaciones, lo que no impedirá que la documentación del proyecto incluya una actualización del estudio acústico en este aspecto.

De los datos que incluye el estudio de ruido del Documento Complementario se desprende que, sin medidas correctoras, durante la fase de explotación del proyecto hay una serie de edificaciones en las que se superan los niveles sonoros límites aplicables. El Documento Complementario propone como medidas correctoras la instalación de pantallas metálicas e implantación de asfalto fonoabsorbente en determinadas localizaciones. En la siguiente tabla se exponen las pantallas acústicas y asfalto fonoabsorbente propuestos por el Documento Complementario y por el documento de aclaraciones:

Nombre	Tipo	Mat.	Margen	Long.	Alt.	pk_ini	pk_fin
PANTALLA_3_I_T4.	Pantalla.	Metálica	I	380	3	12+815	13+100
PANTALLA_3_D_T4.	Pantalla.	Metálica	D	390	3	12+815	13+100
FONOABS_4_I_T4.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	380	0	12+815	13+100
FONOABS_4_D_T4.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	386	0	12+815	13+100
PANTALLA_2_I_T4.	Pantalla.	Metálica	I	386	3	7+715	8+100
FONOABS_3_I_T4.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	386	0	7+715	8+100
FONOABS_3_D_T4.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	384	0	7+715	8+100
PANTALLA_2_D_T4.	Pantalla.	Metálica	D	385	3	7+715	8+100
PANTALLA_1_I_T4.	Pantalla.	Metálica	I	200	3	2+780	2+980
PANTALLA_1_I_T4_A.	Pantalla.	Metálica	I	99	3	2+681	2+780
PANTALLA_1_I_T4_B.	Pantalla.	Metálica	I	99	3	2+980	3+079
FONOABS_2_I_T4.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	200	0	2+780	2+980
FONOABS_2_I_T4_A.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	500	-	2+280	2+780
FONOABS_2_I_T4_B.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	500	-	2+980	3+480
FONOABS_2_D_T4.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	200	0	2+780	2+980
FONOABS_2_D_T4_A.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	500	-	2+280	2+780
FONOABS_2_D_T4_B.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	500	-	2+980	3+480
PANTALLA_1_D_T4.	Pantalla.	Metálica	D	200	3	2+780	2+980
PANTALLA_1_D_T4_A.	Pantalla.	Metálica	D	161	3	2+619	2+780
PANTALLA_1_D_T4_B.	Pantalla.	Metálica	D	100	3	2+980	3+080
FONOABS_1_I_T4.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	300	0	0+100	0+400
FONOABS_1_D_T4.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	300	0	0+100	0+400
PANTALLA_4_T3.	Pantalla.	Metálica	I	140	4	13.92	14+060
PANTALLA_3_T3.	Pantalla.	Metálica	I	115	4	12+500	12+615
PANTALLA_2_T3.	Pantalla.	Metálica	I	450	3	12+000	12+450
FONOABS_3_I_T3.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	250	0	9+200	9+450
FONOABS_3_D_T3.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	250	0	9+200	9+450
FONOABS_2_I_T3.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	300	0	4+330	4+630
FONOABS_2_D_T3.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	300	0	4+330	4+630
FONOABS_1_I_T3.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	600	0	0+900	1+500
FONOABS_1_D_T3.	Asfalto fonoabsorbente.	-	D	600	0	0+900	1+500
PANTALLA_1_T3.	Pantalla.	Metálica	D	450	3	0+600	1+050
FONOABS_1_I_T2.	Asfalto fonoabsorbente.	-	I	925	0	15+850	16+775

Nombre	Tipo	Mat.	Margen	Long.	Alt.	pk_ini	pk_fin
FONOABS_1_D_T2.	Asfalto fonoabsorbente.	–	D	925	0	15+850	16+775
FONOABS_3_D_T1.	Asfalto fonoabsorbente.	–	D	300	0	15+870	16+170
FONOABS_3_I_T1.	Asfalto fonoabsorbente.	–	I	300	0	15+870	16+170
PANTALLA_1_T1.	Pantalla.	Metálica	D	250	4	14+650	14+900
FONOABS_2_D_T1.	Asfalto fonoabsorbente.	–	D	400	0	11+690	12+690
FONOABS_2_I_T1.	Asfalto fonoabsorbente.	–	I	400	0	11+690	12+690
FONOABS_1_D_T1.	Asfalto fonoabsorbente.	–	D	1000	0	9+700	10+700
FONOABS_1_I_T1.	Asfalto fonoabsorbente.	–	I	1000	0	9+700	10+700

Respecto a los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas (OCA), el Documento Complementario aplica los correspondientes a áreas urbanizadas existentes (apéndices 1, 2, 3.2 y siguientes de ese documento). Mencionar que, según el estudio de ruido presentado, la situación acústica actual sin proyecto (referido al año 2015) no es igual a la situación acústica futura sin proyecto (referido al año horizonte 2043), dado que las otras fuentes sonoras presentes consideradas en el Documento Complementario son las carreteras ya existentes en el ámbito de estudio y los datos de tráfico utilizados para ambas situaciones, actual y futura, son diferentes.

Así, según el estudio de ruido del Documento Complementario y el apéndice 4.2, «Situación futura con medidas. Todas las fuentes», del documento de aclaraciones presentado posteriormente (la tabla de dicho apéndice subsana la tabla del apéndice 4.2 del Documento Complementario), habría 11 edificaciones (edificaciones núm. 14, 512, 579, 648, 680, 941, 980, 981, 1107, 1197 y 1571) que superarían los objetivos de calidad acústica de ruido aplicables que indica el Documento Complementario, concretamente superarían el valor límite OCA del índice de ruido L_n y una de ellas, además, del índice de ruido L_{den} (edificación núm. 14). Respecto a la edificación núm. 14 (uso cultural, coordenadas ETRS89 $x = 734182,84$ y $y = 4615308,41$, p.k. 0+800 del tramo 3; según inventario presentado), del plano núm. 5.2, hoja 24 de 43, del Documento Complementario, resulta que esa edificación se localiza en un cementerio y en «Área no urbanizada (suelo rústico)». Respecto a la edificación núm. 980, el documento de aclaraciones la excluye del periodo nocturno, por corresponder a un consultorio local (centro de salud) que no está abierto en periodo noche y, concretamente, tener esa edificación uso de almacén según la información recogida del catastro.

Respecto a las edificaciones núm. 512, 579, 648, 680, 941, 981, 1107, 1197 y 1571, los datos recogidos en los apéndices 3.3, «Situación futura. Otras fuentes», y 4.3, «Situación futura con medidas. Afección», del estudio de ruido del Documento Complementario y en el apéndice 4.2, «Situación futura con medidas. Todas las fuentes», del documento de aclaraciones, exponen los siguientes resultados:

Núm. Edific.	Uso	Índice de inmisión de ruido L_n			
		OCA	Situación futura otras fuentes sonoras, sin proyecto	Situación futura proyecto con medidas correctoras y otras fuentes sonoras	Aportación proyecto
512	Cultural	50	51	52	1
579	Residencial	55	56	56	0
648	Cultural	50	52	52	0
680	Residencial	55	56	56	0
941	Residencial	55	55	56	1
981	Dotacional sanitario	50	52	52	0
1107	Residencial	55	56	56	0
1197	Cultural	50	52	53	1
1571	Cultural	50	51	51	0

De lo anterior resulta que, en las edificaciones núms. 512, 941 y 1197, por una parte, los efectos acumulados del ruido de todas las fuentes sonoras (proyecto y otras fuentes sonoras) en la situación futura implicarían superar los objetivos de calidad acústica para el índice de inmisión de ruido L_n indicados por el Documento Complementario para esas edificaciones y, por otra parte, que las medidas correctoras previstas en el Documento Complementario no consiguen eliminar el efecto aditivo del proyecto con otras fuentes sonoras en el escenario de situación acústica futura. Por tanto, para las edificaciones núms. 512, 941 y 1197, el promotor deberá modificar la traza de la autovía proyectada y/o incorporar medidas adicionales para que, en lo que respecta a los efectos acumulados del ruido en la fase de explotación del proyecto con otras fuentes sonoras en el escenario de situación acústica futura con medidas, la aportación acústica o efecto aditivo del proyecto al valor total del índice de inmisión de ruido L_n en el exterior de esas edificaciones sea cero. En el caso de no ser posible, no ser suficiente o se prefiera, el promotor incluirá medidas sobre la carretera N-122 (carretera estatal) para reducir el valor L_n procedente de esa fuente sonora, con el fin de que el valor total del índice de inmisión de ruido L_n resultante del conjunto de todas las fuentes sonoras en la situación acústica futura con medidas no supere en el exterior de esas tres edificaciones el correspondiente objetivo de calidad acústica L_n aplicable.

C.1.9 Patrimonio cultural:

Sobre este factor ambiental, destacar que el Servicio de Ordenación y Protección de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León emitió tres informes sobre el proyecto. El primero, de fecha 10 de julio de 2017, desfavorable; el segundo, de fecha 31 de julio de 2017, tras presentar el promotor alegación al respecto y documentación adicional, favorable con indicación de que deben tenerse en cuenta las observaciones formuladas, que, de manera resumida, son las siguientes: en relación con la afección directa del proyecto sobre el yacimiento castro de San Esteban, exige un plan de intervención arqueológica en esa zona que deberá preverse en la redacción del proyecto constructivo, y que deberá establecerse en varias fases, la cuales concreta en su informe; por otro lado, establece que, con carácter general se incluya la necesidad de llevar a cabo un control arqueológico de los movimientos de tierras en el ámbito del estudio; informa de que los yacimientos del castro de San Esteban y de «Castro del Tesoro/ La Atalaya o Cerro de La Horca» de Alcañices tienen la consideración de bienes inventariados, en aplicación de la disposición adicional 2ª de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, cuestión esta que hace necesaria la autorización del proyecto por la administración competente en la materia de patrimonio cultural.

El tercer informe emitido por el Servicio de Ordenación y Protección de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, de fecha 26 de marzo de 2018, previa solicitud de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, es a raíz de la afección directa del enlace proyectado en el p.k. 8+800 del tramo 4 al Bien de Interés Cultural (BIC) con categoría de Zona Arqueológica «El Cerco de Sejas de Aliste», no detectada en el estudio de impacto ambiental. Dicho Servicio informa de que deberá evitarse la afección directa del proyecto sobre ese emplazamiento; de que, dado que la plataforma de la A-11 en ese punto discurrirá muy próxima al límite de la Zona Arqueológica, deberán habilitarse medidas de control arqueológico de los movimientos de tierras para prevenir cualquier incidencia negativa; y de que esa proximidad genera una afección indirecta sobre el Bien de Interés Cultural, por lo que, tras hacer referencia al artículo 7.1.a del Reglamento para la protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León, indica que el proyecto en ese tramo deberá ser autorizado por la Comisión de Patrimonio de Castilla y León.

En relación con el castro de San Esteban, el promotor responde que el nuevo proyecto que se redacte incorporará los nuevos trabajos de excavación arqueológica que se llevarán a cabo durante la redacción del mismo, en coordinación con ese Servicio de Ordenación y Protección, previa solicitud de los permisos pertinentes para la ejecución de los mismos; que todas las medidas protectoras, correctoras o compensatorias que se deriven de sus

resultados serán debidamente recogidas en los documentos contractuales de dicho proyecto; que, igualmente, el futuro proyecto de construcción recogerá una memoria específica sobre las actuaciones a llevar a cabo para asegurar el tapado de los restos arqueológicos bajo el terraplén, garantizándose en todo momento la conservación de los mismos.

Respecto a que, con carácter general se incluya la necesidad de llevar a cabo un control arqueológico de los movimientos de tierras en el ámbito del estudio, el promotor responde que será recogido en el proyecto de construcción. También responde que el nuevo proyecto que se redacte recogerá la obligatoriedad, por parte del constructor adjudicatario, de llevar a cabo un control arqueológico de los movimientos de tierras en el ámbito del proyecto.

En cuanto a los yacimientos del castro de San Esteban y de «Castro del Tesoro/ La Atalaya o Cerro de La Horca» de Alcañices, el promotor responde que, en coordinación con esa Administración, se llevará a cabo una prospección arqueológica a 200 m a cada lado del eje de la carretera, con cuya memoria se informará para obtener la preceptiva autorización al proyecto de esa Dirección General de Patrimonio Cultural.

En relación con el enlace proyectado en el p.k. 8+800 del tramo 4, el promotor decide desplazarlo, proponiendo dos posibles ubicaciones: p.k. 6+300 y p.k. 10+400 (ambos, referidos al tramo 4). El promotor, en la nota complementaria presentada sobre la modificación del enlace, realiza un análisis comparativo de afecciones ambientales, resumiéndose en la siguiente tabla el tipo de afección:

Factor ambiental	Enlace p.k. 8+800	Enlace p.k. 10+400	Enlace p.k. 6+300
Red Natura 2000.	No afección	No afección	No afección
Hábitats de interés comunitario.	4020*, 9340	4020*	No afección
Montes de Utilidad Pública.	MUP «Las Majadas»	No afección	MUP «Ternereros»
Patrimonio Cultural.	Yacimiento «El Cerco» (BIC)	No afección	No afección

El promotor concluye que cualquiera de las dos nuevas ubicaciones mejora la solución propuesta en el estudio de impacto ambiental, principalmente por desafección del yacimiento «El Cerco» –BIC «El Cerco de Sejas de Aliste»–.

En cuanto a préstamos y vertederos, el estudio de impacto ambiental, en el apartado sobre propuesta de medidas preventivas y correctoras «8.2.2 Gestión de tierras y materiales: Préstamos y Vertederos», señala que, en el préstamo 6 (P-6), deberá tenerse en cuenta el yacimiento «Sarcófago de Fuentes de las Lagunicas» para evitar la afección al mismo, procediéndose a su jalonamiento. Dado que el vertedero 6 (V-6) se corresponde con el préstamo 6 (P-6), se sobreentiende que el jalonamiento previsto se mantendrá. En cualquier caso, en el apartado «8.9. Protección del Patrimonio Cultural», prevé el balizamiento en caso de riesgo para los elementos del yacimiento «Sarcófago de Fuentes de las Lagunicas». Por otra parte, conviene reiterar que, a raíz del segundo del Servicio de Ordenación y Protección de la Dirección General de Patrimonio cultural de la Junta de Castilla y León, el promotor manifiesta, entre otros aspectos, que el nuevo proyecto que se redacte recogerá la obligatoriedad, por parte del constructor adjudicatario, de llevar a cabo un control arqueológico de los movimientos de tierras en el ámbito del proyecto. Por tanto, solo cabe recordar que los movimientos de tierras de los préstamos y vertederos, si se ejecutaran, también estarían sometidos a un control arqueológico.

Por otro lado, se observa que, según la zonificación establecida en el estudio de impacto ambiental sobre restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares de obra, los bienes de interés cultural, yacimientos arqueológicos y elementos etnográficos, en particular, se incluyen dentro de las zonas clasificadas como excluidas.

D. *Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente*

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Además, el promotor deberá cumplir las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contempladas en el estudio de impacto ambiental, en el Documento Complementario y en el documento de aclaraciones presentado posteriormente, así como aquellas medidas que el promotor ha incorporado en su proyecto en respuesta a las alegaciones e informes recibidos en los trámites de información pública y de consultas; sin perjuicio de las condiciones de esta declaración de impacto ambiental.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas, así como aquellas medidas adicionales que deben establecerse en el proyecto, que resultan de la evaluación ambiental practicada.

D.1 Flora y vegetación, fauna, biodiversidad:

1. Por los motivos expuestos en el apartado sobre hábitats del capítulo «Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida» de la presente declaración de impacto ambiental, la pérdida de superficie de todos y cada uno de los tipos de hábitats de interés comunitario, prioritarios y no prioritarios, afectados por el proyecto deberá ser compensada con una superficie igual o superior, medida que se ejecutará dentro de la fase de construcción del proyecto. Se implantará el mismo tipo de vegetación (misma composición específica, proporción de especies, densidad, etc.) que la que tenía el hábitat de interés comunitario existente afectado. El objetivo de esta medida será que la pérdida neta de superficie de los tipos de hábitat de interés comunitario afectados como consecuencia del proyecto sea cero.

2. La medida de «erradicación de chopera a sustituir por especies de este hábitat» prevista por el Documento Complementario para el tipo de hábitat de interés comunitario 91E0* se considera inadecuada incluirla como medida compensatoria. En primer lugar, no parece que esos chopos estén causando un perjuicio ambiental y, en segundo lugar, de acuerdo con el capítulo del tipo de hábitat de interés comunitario 91E0* del documento «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés comunitario de España» (Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. 2009), disponible en la página web de este Ministerio, el chopo o álamo negro (*Populus nigra*) es una de las especies que forman parte del tipo de hábitat de interés comunitario 91E0*. Por tanto, no se realizará dicha medida al amparo de esta declaración de impacto ambiental.

3. En relación con el cambio de dos ecoductos (pp.kk. 19+600 y 21+500) por dos pasos inferiores específicos (pp.kk. 19+000 y 21+400): por los motivos expuestos en el apartado sobre fauna del capítulo «Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida» de la presente declaración de impacto ambiental, el cambio no será por dos pasos inferiores específicos sino por dos viaductos.

4. En relación con la eliminación del viaducto en el p.k. 32+300: por los motivos expuestos en el apartado sobre fauna del capítulo «Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida» de la presente declaración de impacto ambiental, se construirá el referido ecoducto entre los pp.kk. 15+095 y 15+175 del tramo 2 (equivale a entre pp.kk. 32+295 y 32+375).

5. Resulta preciso que la documentación del proyecto incluya un capítulo con la información sobre pasos de fauna revisada e integrada. Se incluirá un capítulo específico que incluya la siguiente información: identificación de todas las estructuras de paso (incluidas las obras de drenaje transversal) que tengan funciones, exclusivas o no, de paso de fauna; definición completa de dichas estructuras de paso (localización, tipo de paso, uso, dimensiones, acondicionamientos, mantenimiento, programa de mantenimiento, etc.);

grupos de fauna a las que van destinadas; justificación de que las estructuras de paso (incluyendo obras de drenaje transversal) con funciones de paso de fauna cumplen lo señalado en la última versión del documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», tanto en características como en densidad de pasos.

Adicionalmente, respecto a los corredores faunísticos indicados en el Documento Complementario (pp.kk. de la autovía proyectada donde se concentran los principales desplazamientos de fauna en el ámbito de estudio, según dicho documento), la documentación del proyecto identificará, para cada uno de esos corredores faunísticos, la correspondiente estructura de paso prevista. Se incluirán nuevas estructuras de paso si fuera preciso.

D.2 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000:

1. La distancia mínima de las pilas de los tres viaductos que cruzan la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes», así como de la explanación de la autovía proyectada, será de 15 m a los límites de dicha ZEC. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que haya bandas de vegetación de ribera fuera de los límites de la ZEC, también se deberá cumplir que las pilas de esos tres viaductos, así como la explanación de la autovía proyectada, se sitúen a una distancia mínima de 15 m de esas bandas de vegetación de ribera. Por añadidura, las obras y sistemas constructivos asociados a la construcción de los viaductos que cruzan la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» deberán proyectarse de manera que no se produzcan dentro de dicha ZEC desbroces u ocupaciones sobre comunidades vegetales que formen parte de los tipos de hábitat de interés comunitario 91E0* «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)» y 4020* «Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de *Erica ciliaris* y *Erica tetralix*».

2. En el ámbito de los tres cruces de la carretera N-122 con la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes» en los términos municipales de Alcañices, Rábanos de Aliste y Trabazos, el promotor incluirá pantallas acústicas y asfalto fonoabsorbente en dicha carretera para disminuir los niveles sonoros que inciden sobre la citada ZEC, por los motivos expuestos en el apartado sobre Red Natura 2000 del capítulo «Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida» de la presente declaración de impacto ambiental.

D.3 Población, salud humana:

1. Para las edificaciones denominadas núm. 512, 941 y 1197, según el inventario de edificaciones del estudio de ruido del Documento Complementario, el promotor deberá modificar la traza de la autovía proyectada y/o incorporar medidas adicionales para que, en lo que respecta a los efectos acumulados del ruido en la fase de explotación del proyecto con otras fuentes sonoras en el escenario de situación acústica futura con medidas, la aportación acústica o efecto aditivo del proyecto al valor total del índice de inmisión de ruido L_n en el exterior de esas edificaciones sea cero. En el caso de no ser posible, no ser suficiente o se prefiera, el promotor incluirá medidas sobre la carretera N-122 para reducir el valor L_n procedente de esa fuente sonora, con el fin de que el valor total del índice de inmisión de ruido L_n resultante del conjunto de todas las fuentes sonoras en la situación acústica futura con medidas no supere en el exterior de esas tres edificaciones el correspondiente objetivo de calidad acústica L_n aplicable.

2. La documentación del proyecto incluirá una actualización del estudio acústico para tener en cuenta las modificaciones del enlace de Alcañices este y del enlace proyectado en el p.k. 8+800 del tramo 4 y comprobar si es necesario o no incorporar pantallas acústicas y/o asfalto fonoabsorbente adicionales en la autovía proyectada u otro tipo de medidas.

D.4 Otros:

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental, en el Documento Complementario, en el documento de aclaraciones presentado posteriormente

y en este capítulo sobre condiciones al proyecto, deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

E. Programa de vigilancia ambiental

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia, el cual, indica, tiene por objeto detallar las operaciones para la realización de la vigilancia y seguimiento de los impactos, y de la eficacia del conjunto de indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental. Señala que, para ello, se establecen los criterios que han de considerarse en la fase de obras y durante los primeros años de la explotación, con la misión de confirmar las alteraciones identificadas sobre el medio, verificar la evolución y alcance de aquellas que mayor incertidumbre hayan registrado y detectar la posible aparición de efectos no previstos para incorporar, en su caso, medidas complementarias para su corrección.

El programa de vigilancia ambiental está dividido en dos fases: primera fase, fase de construcción, y segunda fase, fase de explotación, que se extenderá, indica, durante, al menos, los tres primeros años desde la fecha del acta de recepción de las obras. Prevé un equipo compuesto por un director ambiental y técnicos especialistas. Durante la primera fase, recomienda que el equipo de técnicos especialistas cuente con un especialista en arqueología, encargado de realizar el control y seguimiento de las posibles afecciones al patrimonio cultural; un especialista en ecosistemas naturales y restauración ambiental, dedicado al seguimiento de las variables bióticas y al control de la restauración de la obra; y un especialista en acústica, encargado de las mediciones de ruido. Durante la segunda fase, prevé un equipo integrado por el director del programa y un técnico de apoyo.

El programa de vigilancia ambiental indica que, en cualquier caso, el calendario de campañas contemplará al menos dos visitas a obra de forma semanal de los técnicos especialistas, que podrán solaparse o no, dependiendo de las características de los indicadores a controlar. En el primer año desde la fecha de la firma del Acta de Recepción, señala que deberán realizarse, al menos, cuatro visitas anuales, coincidiendo con los cambios estacionales y con la ejecución de las tareas de conservación y mantenimiento proyectadas. Durante los años siguientes, señala que se realizarán, al menos, dos visitas anuales.

El programa de vigilancia ambiental incluye una serie de controles y seguimientos, así como la emisión de los correspondientes informes. Los controles y seguimientos que incluye el programa de vigilancia ambiental son, de forma resumida, los siguientes:

Durante la fase de construcción, entre otros controles: Control de préstamos, vertederos e instalaciones (semanalmente). Control de la calidad del aire: inspecciones visuales periódicas en zona de obras, analizando especialmente las nubes de polvo en el entorno de núcleos, así como la acumulación de partículas sobre vegetación existente; control de las prácticas de riego. Control de operaciones ruidosas (inspección previa a maquinaria, repitiéndose anualmente). Protección del recurso edáfico: control de decapaje y mantenimiento de la tierra vegetal. Control de la hidrología y de la calidad de las aguas: seguimiento de las obras de drenaje y canalización (en el cual se incluye, entre otros aspectos, controlar que en la construcción de los viaductos no se produzcan afecciones a la vegetación y los cursos de aguas existentes); seguimiento de la calidad de las aguas superficiales; control de las operaciones de mantenimiento de la maquinaria. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y servicios (control al comienzo de las obras y cada vez que haya de modificarse cualquier acceso). Control de las labores de integración paisajística. Protección del patrimonio cultural: control y seguimiento de los trabajos, realizada a cargo de técnicos arqueólogos; seguimiento de las fases de replanteo y estaquillado; control efectivo de las etapas de desbroce y/o desmonte de tierras; control y seguimiento de la ejecución de las medidas correctoras específicas propuestas para la obra; control de la puesta en práctica de las medidas preventivas que se propongan en el proyecto de construcción; control sobre las zonas destinadas a préstamos, escombreras, áreas de instalaciones auxiliares, zonas de acopio de tierras, etc.; seguimiento arqueológico de las fases de reposición de terrenos.

Durante la fase de explotación, entre otros controles: Seguimiento de las medidas de estabilización de taludes. Seguimiento de las comunidades faunísticas: existencia de huecos utilizados por los animales en el cerramiento perimetral; presencia de vertebrados muertos en la vía o en sus inmediaciones; funcionalidad de los pasos de fauna; seguimiento de la utilización de los pasos de fauna Control de la evolución de la cubierta vegetal implantada. Seguimiento de los niveles de ruido (periodicidad anual).

Los informes previstos en el programa de vigilancia ambiental para la fase de construcción son informes ordinarios (mensuales durante toda la duración de obras), informe previo al acta de recepción de las obras e informes especiales (cuando se detecte cualquier afección negativa al medio no prevista que precise una actuación para ser evitada o corregida o cuando cualquier aspecto de la obra genere unos impactos superiores a los previstos).

Los informes previstos en el programa de vigilancia ambiental para la segunda fase, fase de explotación, son informes ordinarios (con periodicidad semestral) e informes especiales (cuando se detecte cualquier afección negativa al medio no prevista que precise una actuación para ser evitada o corregida).

El Documento Complementario incorpora al programa de vigilancia ambiental seguimientos y controles adicionales a los hábitats de interés comunitario afectados. Durante la fase de obra, incluye los siguientes: control de la tala de arbolado de los hábitats de interés comunitario 91E0*, 92A0, 9340 y 9230; control del trasplante de arbolado de los hábitats de interés comunitario 9340 y 9230; en la erradicación de especies invasoras en los hábitats de interés comunitario 4020* y 4030; en la adopción de medidas compensatorias en los hábitats de interés comunitario prioritarios 91E0*, 4020*, 6230* y 6220*. En la fase de explotación, incluye un seguimiento de las plantaciones, trasplantes y siembras realizados, en el cual establece un control estacional a lo largo de 5 años desde la ejecución de la unidad de obra y, como medida complementaria, una reposición de marras a partir del umbral establecido (15 % en siembras en zonas llanas, 10 % en plantaciones y 10% en trasplantes).

Al programa de vigilancia ambiental hay que sumar los controles y seguimientos que el promotor ha incorporado a su proyecto tras la toma en consideración de las alegaciones e informes recibidos en los trámites de información pública y de consultas. Además de los ya señalados en la respuesta del promotor a los informes del Servicio de Ordenación y Protección de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, destacar que la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, en su informe sobre el proyecto, establece la necesidad de que se presente un plan de monitorización, seguimiento y uso de hábitat de la población de cigüeña negra (*Ciconia nigra*), durante la fase de obras y, al menos, dos años tras su finalización, y que, en dicho plan, se definan mejoras de hábitat en charcas, lagunas y cauces de agua de los municipios con presencia de dicha especie; respondiendo el promotor que, en fase de proyecto de construcción, realizará un estudio específico sobre la población de *Ciconia nigra* con objeto de definir un plan de seguimiento de la misma y medidas a adoptar para la mejora de sus hábitats y que los resultados serán consensuados con ese Servicio Técnico con objeto de validar todas las medidas que se propongan.

También destacar que el promotor, en relación con la ZEC «Riberas del río Manzanas y afluentes», tomando en consideración los informes del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora de la Junta de Castilla y León y de la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, señala que realizará un estudio faunístico de las especies *Squalius alburnoides*, *Galemys pyrenaicus*, *Oxygastra curtisii*, *Austroptamobius pallipes*, *Mauremys leprosa*, *Myotis mystacinus*, *Lutra lutra*, *Pseudochondrostoma duriense*, *Achondrostoma arcasii* con objeto de definir y trasladar al plan de seguimiento y vigilancia ambiental del proyecto la monitorización del estado de sus poblaciones y control de la calidad de las aguas de ese río y sus afluentes.

Finalmente, recordar que la declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Actualización del procedimiento de evaluación ambiental. Autovía A-11. Tramo: Zamora - frontera con Portugal», por quedar adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales, siempre y cuando se realice en las condiciones señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación ambiental 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, 5 de octubre de 2018.–El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

