

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 8442** *Resolución de 13 de mayo de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Mejora de capacidad y funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62), tramo Cigales-Simancas, desde el P.K. 118+100 al 140+500 (Valladolid)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 18 de agosto de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Mejora de capacidad y funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo Cigales-Simancas. Desde el P.K. 118+100 al 140+500 (Valladolid)», remitida por la Dirección General de Carreteras perteneciente al Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Mejora de capacidad y funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo Cigales-Simancas. Desde el P.K. 118+100 al 140+500 (Valladolid)» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad vial, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto.

El tramo Cigales-Simancas de la Autovía A-62, se localiza en la provincia de Valladolid y discurre por los términos municipales de Fuensaldaña, Valladolid, Zaratán, Arroyo de la Encomienda, Simancas y Geria con una longitud aproximada de 22,4 km.

En el proyecto se diferencian las siguientes actuaciones:

– Aumento de la capacidad de la autovía con la implantación de un tercer carril en toda la longitud del tramo. Se aprovechará al máximo la plataforma existente con objeto de minimizar la ocupación.

– Mejora de la funcionalidad con diferentes soluciones para los enlaces existentes: se ampliarán algunos para adaptarlos a la nueva configuración de las calzadas y se crearán nuevos pasos para sustituir a otros ya existentes que serán demolidos.

– Actuaciones en Simancas. Debido al paso de la autovía por la población de Simancas, se propone cubrir parte de la autovía con un falso túnel de 243 metros con objeto de conectar ambos márgenes del núcleo urbano.

2. Tramitación del procedimiento.

Con fecha 15 de abril de 2019, el Director General de Carreteras dicta Resolución por la que se aprueba provisionalmente el Proyecto de Trazado «Mejora de capacidad y funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo: Cigales-Simancas. Desde el P.K 118+100 al 140+500», de clave T4-VA-4180.

De conformidad con el artículo 125 del Real Decreto 1955/2000, y el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo realiza el anuncio para la información pública del proyecto en el «Boletín Oficial del Estado» de 20 de junio de 2019.

Por otra parte, de acuerdo con el artículo 127 del Real Decreto 1955/2000 y el artículo 37.1 de la Ley 21/2013, el órgano sustantivo da traslado de la información correspondiente a las Administraciones, organismos o empresas de servicio público o de servicios de interés general, por resultar afectadas. El resultado de la tramitación de estas consultas se resume en la tabla del anexo I de la presente resolución.

Con fecha 14 de agosto de 2020, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), el expediente para inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, incluyendo el proyecto, el EsIA y el expediente de información pública y consulta a las administraciones afectadas y personas interesadas.

Tras el análisis formal y técnico del expediente, son necesarias subsanaciones, en virtud del artículo 40 de la Ley 21/2013, que son completadas con fecha 28 de octubre de 2021.

Visto el EsIA y la documentación adicional, se redacta la presente resolución, en cuyo apartado 3 se recoge la integración ambiental.

3. Análisis técnico del expediente.

a) Análisis de alternativas.

Se analizan dos alternativas a parte de la alternativa cero: la alternativa 1 y la 2, que sólo se diferencian en la solución planteada para el paso por Simancas.

Una vez realizado el análisis técnico, este órgano ambiental solicitó al promotor analizar alternativas de modificación de trazado de la autovía a su paso por Simancas. Como resultado de ello, en la documentación adicional presentada se estudian tres soluciones para cubrir la autovía a su paso por Simancas:

– Alternativa de falso túnel completo de más de 500 m: Se descarta al ser la más desfavorable económicamente sin aportar ninguna ventaja significativa.

– Alternativa 1: Dos falsos túneles con abertura intermedia. Se proponen dos zonas cubiertas, una en la zona del archivo histórico y otra en la zona del enlace, separadas por una zona abierta y relacionadas entre sí mediante el itinerario peatonal que se desarrolla en un tercer nivel.

– Alternativa 2: Falso túnel de 243 m. Es una simplificación de la anterior alternativa.

Tras el análisis de las alternativas desde el punto de vista ambiental, económico y territorial, la alternativa 2 resulta la más favorable.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

A la vista del EsIA, del resultado de la información pública y de las consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas y de la documentación adicional aportada, se resumen a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

b.1) Población y salud humana.

Según el EsIA, se pueden producir molestias a la población como consecuencia de las actividades propias de la fase de obra. Las demoliciones de firme y el desmantelamiento de estructuras generarán emisiones de partículas, humos e incremento de los niveles de ruido. Por otro lado, se producirán desvíos provisionales y cortes temporales que afectarán a la accesibilidad a los núcleos urbanos.

Según el promotor, la implantación del tercer carril en la autovía y los nuevos enlaces proyectados, una vez en funcionamiento, afectará positivamente a la población al

disminuir los tiempos de viaje y mejorar la accesibilidad, además, el cubrimiento parcial de la autovía a su paso por Simancas supondrá la creación de un nuevo espacio urbano frente a la entrada al Castillo-Archivo de Simancas, que mejorará la conectividad del casco urbano.

b.2) Flora y vegetación. Hábitats de interés comunitario (HIC).

Según el EsIA, la vegetación predominante en el ámbito de estudio está constituida por cultivos herbáceos de secano con algunas parcelas dedicadas a los cultivos de regadío en la vega del Pisuerga. Se conservan algunas repoblaciones de pinares en las cuestas y existe vegetación ruderal en el entorno de las áreas urbanizadas correspondientes con los núcleos de Zaratán, Arroyo de la Encomienda, Simancas y el área periférica de Valladolid, así como en zonas industriales, áreas degradadas e infraestructuras.

Para el análisis de los hábitats de interés comunitario (HIC) en el entorno del proyecto, según el EsIA, se ha consultado el Geoportal IDECYL (Catálogo de Información Geográfica de la Junta de Castilla y León). Como resultado de la consulta, las superficies afectadas de cada HIC son:

- Hábitat 6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion Holoschoenion: 23.588 m².
- Hábitat 1520* Vegetación gipsícola ibérica (*Gypsophiletalia*): 5.153 m².
- Hábitat 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales (*Therobrachypodietea*): 268 m².

El promotor señala que las superficies de afección reflejadas corresponden a la delimitación cartográfica de los HIC, aunque indica que toda la superficie de afección correspondiente al HIC 1520* está ocupada en la actualidad por cultivos, así como una parte de la superficie afectada (1.929 m²) del HIC 6420. Además, el EsIA afirma que ninguna de las zonas de préstamos afecta a HIC ni presenta vegetación de porte arbóreo.

Las medidas preventivas propuestas incluyen el jalonamiento previo de las zonas de obra y de tránsito de la maquinaria, protección de los ejemplares arbóreos, así como las medidas necesarias para prevenir incendios forestales de acuerdo con la normativa vigente en Castilla y León (Decreto 63/1985, de 27 de junio de 1985, y Orden 510/2013, de 25 de junio de 2013). Como resultado de las consultas a las Administraciones afectadas se requirió presentar una relación de todos los pies arbóreos y arbustivos que sería necesario apeaar, así como las medidas compensatorias oportunas. Por tanto, en la documentación adicional presentada se afirma que se talarán un total 7.684 ejemplares de especies arbóreas de distinto porte y un total de 3.471 ejemplares de especies arbustivas.

Como medida compensatoria, se propone la plantación de 9.322 árboles y 117.552 arbustos con las siguientes especies autóctonas, presentes en el ámbito de estudio adaptadas a las condiciones del medio:

	Unidades (Ud)
Árboles:	
<i>Quercus ilex rotundifolia</i> (encina).	3.143,00
<i>Quercus faginea</i> (quejigo, roble carrasqueño).	3.053,00
<i>Pinus halepensis</i> (pino carrasco, pino de alepo).	2.784,00

	Unidades (Ud)
Arbustos:	
<i>Genista scorpius</i> (aulaga o tojo alfiletero).	18.621,00
<i>Lavandula latifolia</i> (espliego).	21.489,00
<i>Thymus vulgaris</i> (tomillo).	18.493,00
<i>Juniperus oxycedrus</i> (enebro).	3.368,00
<i>Retama sphaerocarpa</i> (retama).	21.443,00
<i>Salvia officinalis</i> (salvia).	12.104,00
<i>Rosmarinus officinalis</i> (romero).	22.034,00

La descripción de los tratamientos de restauración y revegetación se recoge en el punto 9.2.8 «Integración paisajística de la obra» del EsIA (pags. 119-122).

El promotor, según lo indicado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Castilla y León en Valladolid, solicitará autorización para el apeo del arbolado situado fuera del dominio público de la carretera conforme a la Ley 3/2009, de 6 de abril, de montes de Castilla y León.

b.3) Fauna.

Los impactos sobre la fauna, según el EsIA, son debidos principalmente a la ocupación de biotopos, el efecto barrera y a las molestias y ahuyentamiento de los animales.

La destrucción de biotopos será ocasionada por la ocupación de terrenos, por los movimientos de tierras y por los desbroces durante la fase de obra. Dichos biotopos serán parcialmente recuperables en las zonas no ocupadas por los elementos permanentes de la actuación. Según el EsIA, el tramo Cigales-Simancas discurre por una zona antropizada. Las actuaciones no afectarán a las riberas de los ríos Pisuegra y Duero, único biotopo que mantiene un cierto grado de naturalidad e interés para la fauna en la zona. Las zonas de préstamos previstas se sitúan en parcelas en los márgenes de la A-62 por lo que tampoco afectarán a biotopos faunísticos de interés. Por último, al tratarse de la ampliación de una autovía existente, no se producirá una nueva fragmentación del hábitat.

Durante la fase de construcción, se ocasionarán, con carácter temporal, molestias y ruidos a la fauna ocasionados por el tránsito de maquinaria, vehículos y personal, sin embargo, las molestias producidas en la fase de explotación serán permanentes. La presencia de personas y vehículos, como del ruido provocado por el tráfico rodado son elementos que ya forman parte del ámbito de estudio, de forma que las especies presentes están habituadas a este tipo de molestias. Además, en las inmediaciones del trazado no se ha identificado la presencia de especies ni enclaves faunísticos especialmente sensibles. Tampoco se localiza ningún «Área crítica de especies protegidas de Castilla y León» ni ningún «Ámbito de aplicación de especies protegidas».

Según el EsIA, entre las medidas de protección de la fauna se encuentra el jalonamiento de la franja de ocupación del trazado, de las instalaciones auxiliares, el acondicionamiento de las obras de drenaje y pasos superiores e inferiores como pasos de fauna para vertebrados de pequeño a gran tamaño, mediante la revegetación de las bocas de entrada y salida con plantaciones directoras y en las obras de drenaje transversal (ODT) encachados de piedra a la salida.

Según los estudios incluidos en el EsIA y en la información complementaria, los tramos más afectados por atropellos son los comprendidos entre los P.K. 118+000 a 122+000; P.K. 124+000-128+000 y P.K.132+000-138+000.

Atendiendo a la solicitud de este órgano ambiental, en la documentación adicional se presenta una mejora de la propuesta inicial del EsIA en cuanto a las medidas correctoras para fauna.

Entre las medidas propuestas:

– Se elimina la obra de drenaje existente (ODE-18) del P.K. 129+984, tras comprobarse que, por su ubicación, no es viable para el paso de fauna.

– Se propone acondicionar como paso superior multifuncional camino+fauna el paso P.K.119+800 existente.

– Para el tramo comprendido entre los P.K. 135+000 y P.K. 135+400, donde hay algún registro de atropellos de conejo, corzo, jabalí y zorro, no es viable habilitar ningún paso específico de fauna, ya que este tramo coincide con el futuro paso soterrado en falso túnel de la autovía A-62 por el casco urbano de Simancas.

– Se propone un nuevo paso superior para la fauna en el P.K. 136+930, dentro del tramo comprendido entre los P.K. 136+650 y P.K.138+396 donde se registran numerosos atropellos de conejo, hurón, jabalí y zorro.

Además, en la documentación adicional se enumera una serie de medidas de acondicionamiento de las obras de drenaje y pasos superiores e inferiores como pasos de fauna que complementan lo descrito en el apartado 9.2.3 «Medidas correctoras para la fauna» del EsIA. Entre ellas destacan:

– Para facilitar el uso de la fauna de las ODT se revegetarán las bocas de entrada y salida con la plantación de arbustos (enebro, retama, espliego, romero) formando agrupaciones/módulos de unos 50 m² y densidad de 1 Ud/1 m² en torno a cada lado de las embocaduras. A la salida se realizarán encachados de piedra que evitarán la socavación del terreno en la salida de la estructura y facilitarán el desplazamiento de animales. Además, en el interior se construirá una banquetta lateral (vía seca) de 50 cm de ancho y 30 cm de altura sobre la cota de inundación habitual, con rampas de acceso de pendiente <45°.

– Cuando el paso de fauna se comparta con el paso de camino o vía pecuaria, la superficie central irá cubierta de zahorra. En los pasos superiores se instalará una empalizada con pantallas opacas de madera, o cualquier otro material revestido de madera de 2 m de altura, que tendrá continuidad con el cerramiento perimetral de la carretera.

– En el drenaje longitudinal se instalarán rampas de hormigón rugoso cada 40-50 m, con ángulos abiertos hacia la cuneta, que permitan el escape de los animales.

– Para evitar la mortalidad por atropello, el cerramiento de la carretera se construirá con malla de alambre de simple torsión formando rombos de 50 x 50 mm con una altura media de 1,5 m del suelo y enterrada a 30 cm.

– Se instalarán 46 dispositivos de escape para la fauna en el cerramiento (42 dispositivos propuestos en el EsIA más 4 nuevos), distribuidos en ambas márgenes de la plataforma, considerando los tramos donde hay registro de accidentes por atropello animal en la A-62. En el EsIA se proponían dispositivos de escape tipo portillos basculantes, pero se cambia la tipología a rampas de escape en todos los casos.

– Para evitar que la fauna que utilice el paso de fauna elevado que repone la vía pecuaria «Vereda del Camino de Horno la Cal» acceda a los viales existentes en el entorno del municipio de Las Ventas de Geria, se instalarán pasos canadienses.

– Para evitar el atropello de aves en los tramos donde hay registros se señalará el cerramiento con placas metálicas o plásticas de unos 20 x 20 cm distribuidas al trespelillo colocándose varias placas por vano a diferentes alturas.

b.4) Red Natura 2000.

La zona de actuación no se encuentra dentro del ámbito territorial de ningún espacio incluido en la Red Natura 2000. El espacio más próximo al tramo en estudio es la Zona Especial de Conservación (ZEC) ES 4170083 «Riberas del río Duero y afluentes»,

situado aproximadamente a 615 m al sur del PK 140+000 de la A-62. Según el EsIA, no se producirán impactos directos o indirectos sobre este espacio dada la distancia a la que se encuentra.

En este sentido, el informe recibido del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Valladolid indica que, con la aplicación de las medidas correctoras propuestas en el EsIA, no se esperan afecciones sobre la fauna y la flora asociadas a dicho espacio.

b.5) Suelo, subsuelo y geodiversidad.

Según el EsIA, con objeto de minimizar la alteración del relieve, para la implantación del tercer carril se ha aprovechado al máximo la plataforma existente. No obstante, para la creación de nuevos enlaces y en el entorno de la cobertura de Simancas se producirá una alteración del relieve de mayor magnitud, al generarse nuevos taludes.

La extracción de materiales en las tres zonas de préstamo propuestas producirá una alteración sobre el relieve que se verá minimizada al ser utilizado el mismo emplazamiento como relleno de sobrantes. Se calcula que el excedente será de unos 393.000 m³ que será llevado a vertedero junto a los 280.000 m³ de excavaciones de saneo.

En cuanto a la erosión, las zonas de préstamos 1 y 2 se encuentra catalogadas en suelos con riesgo de erosión moderado mientras que en la zona del préstamo 3 el riesgo es bajo. En los préstamos, la extracción de material también puede producir un incremento en el riesgo de erosión. En cuanto a las zonas para las instalaciones auxiliares también se encuentran entre zonas de riesgo de erosión bajo y moderado.

Para paliar los impactos señalados, el estudio recoge medidas preventivas y correctoras como la recuperación de la capa superior de tierra vegetal en las zonas de ocupación garantizando su mantenimiento; configuración de taludes evitando incrementar la ocupación de la plataforma; delimitación de los perímetros de actividad jalonando las zonas de actividad; delimitación de los itinerarios a seguir para el acceso a la obra, zonas de acopio y a cualquier actividad que suponga una ocupación temporal del suelo; gestión adecuada de los materiales de excavación según la normativa vigente; y descompactación y aireación de los terrenos compactos por la ejecución de las obras (instalaciones auxiliares, caminos de acceso, etc.).

Según el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Valladolid, de manera general, las áreas de préstamo deberán recuperarse para el mismo uso que presentaban con anterioridad a la ejecución de las obras y deberán estar adecuadamente niveladas y libres de restos o residuos. En particular, en el área de préstamos 1, los terrenos deberán recuperarse como terreno de monte con arbolado disperso. Como respuesta, en la documentación adicional presentada por el promotor se detallan las medidas de restauración y revegetación que se llevarán a cabo en las zonas de instalaciones auxiliares de obra y en las zonas de préstamos. En particular, en el área de préstamo P-1, al tratarse de monte con arbolado disperso, además, se plantarán encinas (*Quercus ilex rotundifolia*) con un marco de plantación amplio, de unas 137 pies/ha que equivalen a 342 árboles.

b.6) Atmósfera y cambio climático.

Los principales impactos negativos identificados en el EsIA en fase de construcción serán sobre la calidad del aire que se verá afectada por las emisiones de partículas y contaminantes atmosféricos, derivadas de los movimientos de tierras, el uso de maquinaria, las demoliciones de firme y desmantelamiento de estructuras. Para paliarlos, se prevén las medidas habituales de buenas prácticas durante la ejecución de las obras: riegos superficiales con cisternas en las zonas de movimientos de tierra, así como en los caminos de acceso a las obras, control de la maquinaria, limitación de la velocidad de los vehículos a 30 km/h, transporte de materiales en camiones tipo bañera estancos o cubiertos con lonas, limpieza de los sistemas de rodadura de los vehículos.

Durante la fase explotación, la afección sobre la calidad del aire será debida al incremento del tráfico rodado y el aumento de las emisiones de gases contaminantes procedentes de los vehículos. En el EsIA se indica que las actuaciones de mejora previstas contribuirán a disminuir los problemas de tráfico existentes en la actualidad.

El impacto sobre la calidad acústica durante la fase de obras será una afección temporal minimizada por la limitación horaria de los trabajos en entornos urbanos, con un plan de mantenimiento de maquinaria. En los tramos de obra más próximos a viviendas, se emplearán pantallas acústicas temporales.

El EsIA incluye un estudio acústico que fue actualizado a petición de este órgano ambiental según lo establecido en la normativa vigente. Con los nuevos datos obtenidos se han establecido, como medidas protectoras, 18 pantallas acústicas, con una altura máxima de 5 m y el revestimiento con paneles metálicos fonoabsorbentes en los muros de las rampas de la entrada y salida de la cobertura de Simancas. Conforme a lo indicado en el nuevo estudio acústico, el número de receptores en los que se superan los objetivos de calidad acústica se verá reducido, pasando de más de cien a ocho en el horizonte calculado (2041), gracias a la aplicación de las medidas protectoras propuestas. Por tanto, pese a que seguirá siendo una situación desfavorable, mejora sustancialmente respecto a la actual. En el caso del IES Arroyo de la Encomienda, tras la definición de la pantalla acústica, se cumplen todos los objetivos de calidad acústica, excepto durante el periodo nocturno que no debe considerarse, por no haber actividad docente.

b.7) Agua.

El proyecto discurre en paralelo y al noroeste del río Pisuega, hasta su desembocadura en el río Duero, donde finaliza el tramo. Existen cinco arroyos afluentes del río Pisuega que cruzan el tramo Cigales-Simancas. Según el EsIA, dichos arroyos se verán afectados por la ocupación de terrenos y/o movimientos de tierras, que pueden dar lugar a un efecto barrera al impedir la libre circulación de las aguas, aumentando así el riesgo de inundación.

La calidad de las aguas también puede verse afectada durante la fase de construcción por la modificación de las concentraciones de sólidos disueltos y nutrientes, así como el posible vertido accidental procedente de la maquinaria de obra o residuos de las demoliciones. En las zonas de instalaciones auxiliares y de tránsito de maquinaria con mayor permeabilidad existirá mayor riesgo de contaminación de acuíferos en caso de vertidos accidentales. Según el EsIA se trata de afecciones temporales por ello, durante la fase de obras, se realizará un correcto diseño de los sistemas de drenaje con los criterios establecidos por la Confederación, se impermeabilizarán las zonas de instalaciones auxiliares, se instalarán balsas de decantación cercanas a las zonas auxiliares, se instalarán barreras de retención de sedimentos en zonas de posibles arrastres a cauces públicos y se gestionarán adecuadamente los residuos generados.

La Confederación Hidrográfica del Duero realiza en su informe una serie de consideraciones que deberán ser tenidas en cuenta por el promotor para la ejecución del proyecto y, por tanto, han sido recogidas como las condiciones 3, 4, 5, 6 y 7 en el correspondiente apartado de la presente resolución.

b.8) Paisaje.

Según el EsIA, las actuaciones se localizan en unidades paisajísticas de tipo periurbano y agrario con numerosos núcleos urbanos, polígonos industriales y vías de comunicación.

Durante la fase de construcción, según el EsIA, el paisaje se verá afectado por movimientos de tierras, especialmente en la creación de los nuevos enlaces y también por las áreas previstas para los préstamos y vertederos.

Para paliar estos efectos, el promotor prevé una serie de medidas de integración paisajística de la obra recogidas en el punto 9.2.8 del EsIA. Cabe destacar que se

retirá el firme en los tramos abandonados de la antigua carretera, se remodelará el terreno, se revegetarán los terraplenes y desmontes, así como las bocas de entrada y salida de las obras de drenaje aptas para el uso de fauna.

Según el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Valladolid, las actuaciones previstas se consideran compatibles con el paisaje actual de la zona. Indica, además, que las áreas de préstamos y servicios deberán recuperarse una vez finalizado el proyecto, para el mismo uso que presentaban con anterioridad a la ejecución de las obras como se ha recogido en puntos anteriores de la presente resolución.

b.9) Patrimonio cultural. Vías pecuarias (VVPP). Montes de utilidad pública (MUP).

De acuerdo con el Estudio de Patrimonio Cultural que se incluye en apéndice número 3 del EsIA, en el ámbito en el que se desarrollan las actuaciones planteadas existen numerosos elementos patrimoniales, algunos catalogados como Bienes de Interés Cultural (BIC): el Canal de Castilla, la Villa Romana del Prado, La Villa (conjunto histórico de la localidad de Simancas) y el Castillo-Archivo de Simancas. Además, se encuentran 22 yacimientos arqueológicos en las proximidades de la A-62. Se ha realizado una prospección arqueológica intensiva y de cobertura total de los 22.800 m de longitud que abarca el proyecto, donde se enumeran y detallan cada uno de los recursos culturales afectados. En las zonas de préstamos, se descarta la existencia de bienes o elementos patrimoniales.

Según el EsIA, el proyecto no supone afección directa sobre los BIC, aunque sí se encuentra próximo a algunos bienes sobre los que se pueden producir impactos indirectos de tipo paisajístico. Para los recursos culturales sí se prevén algunas afecciones, por lo que se proponen medidas correctoras en el punto 9.2.5 «Protección del patrimonio cultural» del EsIA (págs. 110 a 112).

El Servicio de Ordenación y Protección de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León emitió resolución favorable al informe de prospección arqueológica del proyecto de trazado y construcción, condicionado a que el proyecto cuente con la autorización expresa del Ministerio de Cultura y Deporte, encargado de tutelar el Castillo de Simancas (Archivo Nacional) y el Canal de Castilla, al discurrir el trazado en sus proximidades, así como de la Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León por su afección al Conjunto Histórico de Simancas. Por otro lado, afirma que el Camino de Madrid, uno de los Caminos de Santiago que pasa por Castilla y León se verá interrumpido en Simancas durante las obras, por lo que deberá articularse un itinerario alternativo y próximo al actual debidamente señalado. Por último, indica que en dicho Camino de Madrid se ha documentado en el trabajo arqueológico una traída de aguas histórica que deberá ser protegida adoptándose las medias oportunas al hallarse próxima a movimientos de tierras previstos.

Por otro lado, la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte emitió resolución favorable al indicar que las obras no verán afectadas a los bienes de su titularidad.

El promotor, en la documentación adicional, detalla los desvíos e itinerarios provisionales de accesibilidad al Conjunto Histórico de Simancas, el itinerario alternativo para dar continuidad al Camino de Madrid y la solución adoptada para evitar la afección de los elementos de la traída de aguas histórica (reducción del desmonte de entrada en Simancas a la altura del PK 135+100 (margen derecha).

En cuanto a las vías pecuarias, existen seis cruces con la A-62 en el tramo estudiado, que se verán afectadas, tanto por ocupación como por los movimientos de tierras requeridos por las actuaciones previstas. Puesto que la ocupación se mantendrá durante la fase de explotación, se ha previsto de manera consensuada con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Valladolid, la reposición de dichas vías, cuyas actuaciones se detallan en el EsIA (págs. 112 a 117) y en el apéndice 5 «Afección y reposición de las vías pecuarias».

El citado Servicio Territorial informa que no son de esperar afecciones sobre dichas vías pecuarias siempre y cuando se cumplan las especificaciones que se han desarrollado en las condiciones 8 y 9 de la presente resolución.

El promotor indica que, una vez realizado el procedimiento expropiatorio del tramo de Autovía, se realizarán los trámites necesarios ante la Dirección General de Patrimonio del Estado para el traspaso de la titularidad de dominio público de las vías pecuarias.

El EsIA identifica la posible ocupación de 388 m² sobre el monte número 3038 «Eriales de Valladolid», de propiedad privada pero cuya gestión del arbolado compete al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid por lo que, si la ampliación de la plataforma requiriese la corta de arbolado, se deberá solicitar autorización a dicho Servicio y cumplir con la condición 10 de la presente resolución.

c) Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El EsIA incluye un apartado denominado «Análisis de riesgos», en el que se ha estudiado la vulnerabilidad del proyecto ante el cambio climático según la metodología específica para evaluar la adaptación al cambio climático de los proyectos de carreteras, elaborada por el CEDEX. En él se han descrito las condiciones climáticas actuales en la zona de actuación, se han identificado los elementos del proyecto que puedan verse comprometidos por el cambio climático y se han evaluado los riesgos actuales y futuros.

A causa de las lluvias intensas pueden verse comprometidos los siguientes componentes del proyecto: desmontes (deslizamiento de laderas y caída de materiales), terraplenes, obras de drenaje transversal en calzada y ramales y drenajes longitudinales junto a la calzada. A causa de las temperaturas elevadas pueden verse afectados los firmes de la carretera (formación de roderas en el pavimento).

Según el EsIA no se estiman riesgos sobre la integridad de los elementos de la infraestructura (desmontes, terraplenes, obras de drenaje transversal y longitudinal, firmes) que resulten altos o muy altos, por lo que no se toman medidas de adaptación específicas.

La Agencia de Protección Civil de la Junta de Castilla y León, órgano competente en materia de riesgos, informa sobre la afección a los municipios englobados en el Plan de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones de Castilla y León; el Plan de Protección Civil ante emergencias por incendios forestales en Castilla y León; el Plan Especial de Protección Civil ante emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Castilla y León y ante el riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas de acuerdo con el RD 840/2015, de 21 de septiembre.

Por petición de este órgano ambiental, el promotor ha analizado la vulnerabilidad del proyecto como consecuencia de la construcción del falso túnel y de todos los elementos que afecten a la seguridad. Este análisis concluye, tanto para fase de obra como de explotación, que el falso túnel de Simancas no es vulnerable frente a ninguno de los riesgos analizados, siendo estos bajos en todos los casos.

En todo caso, al igual que los aspectos técnicos del proyecto, la vulnerabilidad es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo.

Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

d) Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El EsIA incluye un PVA que pretende garantizar el cumplimiento de las medidas mitigadoras de impactos propuestas, así como de los aspectos a controlar. Establece un seguimiento que persigue avalar la correcta ejecución de las medidas protectoras del

proyecto. Al mismo tiempo, el seguimiento permitirá detectar las desviaciones de los efectos pronosticados o detectar nuevos impactos no previstos. Si fueran identificados, permitirá redimensionar las medidas propuestas o adoptar otras nuevas.

Antes de iniciar el PVA, el promotor designará un responsable, y notificará su nombramiento tanto al órgano sustantivo como al ambiental. El coste de las tareas de vigilancia quedará a cargo del promotor.

Según el EsIA, para los trabajos a realizar en la fase de construcción se presentará especial atención en los siguientes aspectos:

- Control del jalonamiento de la zona de ocupación del trazado, de los elementos auxiliares y de los caminos de acceso.
- Control de la calidad del aire y ruido.
- Control de la conservación de suelos.
- Control de la calidad de las aguas.
- Control de la gestión y almacenaje de residuos y vertidos producidos por la actividad.
- Control de la vegetación y el plan de restauración.
- Control de afecciones sobre la fauna.
- Control sobre el patrimonio histórico-arqueológico.

Durante la fase de explotación, se presentará especial atención al:

- Control de la calidad de las aguas.
- Control sobre los niveles sonoros.
- Control de la vegetación y el plan de restauración.
- Control de afecciones sobre la fauna (eficacia de los pasos de fauna y disminución del riesgo de atropellos).

El promotor prevé emitir, como mínimo, informes semestrales durante la fase de obras, así como todos los informes ocasionales que se consideren necesarios ante problemas o incidencias. Antes del inicio de las obras se realizarán una serie de informes previos como son el Programa de Vigilancia Ambiental revisado para la fase de obras, el Manual de Buenas Prácticas Ambientales, informe de Diagnóstico Ambiental Preoperacional entre otros. También se elaborará un informe en paralelo al acta de comprobación del replanteo de las obras.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el Anexo I grupo 6, letra a, epígrafe 2.º de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto

ambiental a la realización del proyecto «Mejora de capacidad y funcionalidad de la Autovía de Castilla (A-62). Tramo Cigales-Simancas. Desde el P.K. 118+100 al 140+500 (Valladolid)» en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto.

i) Condiciones generales:

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

(2) 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.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos:

(3) Las obras de drenaje transversal que implican la ampliación de la plataforma existente se deben calcular considerando la nueva plataforma de acuerdo con los criterios del capítulo 4 de la Norma 5.2. I.C. de Drenaje Superficial.

(4) En cualquier circunstancia, cuando se valide una obra de drenaje transversal (ODT) existente, se debe atender a lo recogido en el apartado 5.3.1 de la citada Norma 5.2.I.C de Drenaje Superficial.

(5) Durante los movimientos de tierras, se deberán establecer las medidas necesarias para la retención de sólidos previa a la evacuación de aguas de escorrentía superficial, con el fin de evitar el incremento de sólidos en suspensión en el agua de los cauces de la zona de actuación, garantizando que tanto su instalación como su posterior retirada, una vez finalizada su función, no suponga la alteración de los valores ambientales. Las zonas en las que se ubiquen las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán ser impermeabilizadas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas. Las aguas procedentes de la escorrentía de dichas zonas deberán ser recogidas y gestionadas adecuadamente.

(6) Se evitará la ubicación de vertederos en cauces públicos, tanto de aguas permanentes como temporales respetando la zona de servidumbre y en la medida de lo posible situándose fuera de la zona de policía. Los vertederos se deberán diseñar de tal manera que sean capaces de drenar y recoger las aguas de escorrentía que reciban directamente y circulen a través de ellos, así como de desviar las aguas de escorrentía procedentes de cotas superiores para evitar su contacto con los materiales depositados. Se deberá estudiar la naturaleza de los lixiviados generados, así como la posibilidad de recircular dichos lixiviados al vaso del vertedero para disminuir el volumen del vertido.

(7) Para la realización de cualquier obra en la zona de entorno del Canal de Castilla (200 m desde sus márgenes) es necesaria la correspondiente autorización tanto de la Confederación Hidrográfica del Duero como de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura y Deporte. Previo al inicio de las obras el solicitante se pondrá en contacto con el Encargado del Ramal Sur del Canal de Castilla

al objeto de supervisar y coordinar las obras, en un plazo de 3 meses desde la autorización. Los daños que puedan ocasionarse a los bienes adscritos a la Confederación serán responsabilidad del solicitante y deberá repararlos por su cuenta en el plazo establecido a tal efecto.

(8) Se deben prever las expropiaciones pertinentes y las obras de fábrica necesarias para garantizar el trazado de las vías pecuarias de conformidad con los planos y documentación presentada.

(9) Los terrenos expropiados y la cesión del uso de las obras de fábrica previstos en el proyecto para reponer el trazado de las vías pecuarias serán traspasados a la Comunidad Autónoma de Castilla y León para que sean afectados al dominio público pecuario.

(10) En el caso de que el proyecto requiera la ocupación de terrenos del monte número 3038 «Eriales de Valladolid», de forma previa a la ejecución deberá resolverse la rescisión parcial de las superficies del monte afectado y la ocupación correspondiente de los terrenos, y se estará a lo que determine el propietario de los terrenos. En el caso excepcional de afección a arbolado en los montes gestionados por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid, y cuya superficie no haya sido segregada, se estará a lo que determine, en su caso, dicho Servicio.

iii) Condiciones al Programa de vigilancia ambiental:

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

(11) Se elaborarán protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de vertidos accidentales de aceites, combustibles, lubricantes, mezclas bituminosas, restos de hormigonado u otras sustancias similares para evitar la contaminación de las aguas tanto superficiales como subterráneas al encontrarse el trazado de la autovía sobre materiales detríticos de alta o muy alta permeabilidad.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 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, 13 de mayo de 2022.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

ANEXO I

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados,
y contestaciones

Consultados	Contestación
<i>Administración Estatal</i>	
Ministerio de Defensa.	Sí
Dirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio Fomento.	Sí
Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.	Sí
Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Delegación de Gobierno en la Comunidad de Castilla y León. Ministerio de Política Territorial.	No
<i>Administración Autonómica</i>	
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	Sí
Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid. Delegación Territorial en Valladolid.	Sí
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	No
Agencia de Protección Civil. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	No
Viceconsejería de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	No
<i>Administración local</i>	
Diputación Provincial de Valladolid.	No
Ayuntamiento de Fuensaldaña.	No
Ayuntamiento de Valladolid.	No
Ayuntamiento de Zaratán.	Sí
Ayuntamiento Arroyo de la Encomienda.	Sí
Ayuntamiento de Simancas.	Sí
Ayuntamiento de Geria.	Sí
<i>Entidades públicas y privadas</i>	
WWF España.	No
Ecologistas en Acción.	Sí
SEO/BirdLife.	No
Greenpeace España.	No

Consultados	Contestación
Sociedad de Conservación de Vertebrados.	No
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN).	No
Federación Ecologista de Castilla y León.	No
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias de Castilla y León.	No
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León.	No
Dirección General del Instituto Geológico y Minero. ETSI Minas.	No
Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza (AEDENAT).	No
Amigos de la Tierra (FAT).	No

MEJORA DE CAPACIDAD Y FUNCIONALIDAD DE LA AUTOVÍA DE CASTILLA (A-62). TRAMO CIGALES-SIMANCAS. DESDE EL P.K. 118+100 AL 140+500 (VALLADOLID)

