

2.2 Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz. Concejalía de Urbanismo. Realiza las siguientes alegaciones:

El carril de aceleración de la M-300 con la A-2, P.K. 24+150, no concuerda con el documento de las conexiones exteriores de Torrejón de Ardoz con la Autovía A-2, y la carretera M-300.

En las afecciones a las aguas subterráneas, no se contempla la posible modificación de corrientes y caudales por obras y explotación, por lo que se solicitan medidas protectoras.

Las obras de revegetación y nueva plantación están sin definir e indica especies que no deben utilizarse.

Las contestaciones, son las siguientes: para el primer punto, se indica que la mejora proyectada es compatible con la actuación que indica la alegación.

En cuanto a las aguas subterráneas, no parece que haya afecciones, pero se tendrán en cuenta lo indicado en la alegación.

Respecto a la revegetación y nuevas plantaciones están definidas en el proyecto y se tendrán en cuenta las indicaciones de las alegaciones.

2.3 Ayuntamiento de Azuqueca de Henares.

Presenta dos alegaciones:

Que la documentación no indica el límite del término municipal y mojones con el de Alcalá de Henares.

Resolver la conexión provisional del Ramal 6 del Enlace Límite de Provincia con la vía de servicio actual, y estudiar la I.M.D. del mismo.

La respuesta de Fomento es la siguiente: respecto a las incorrecciones en los límites del término municipal afectados en la zona del enlace, indicar que en el proyecto de Construcción, se harán las modificaciones oportunas.

En cuanto al punto segundo, indicar que el ramal 6 es la reposición de un tramo de la vía de servicio actual. En el Anejo n.º 6. Planteamiento y Tráfico, en la hoja A6-45 se ha obtenido la IMD de pesados para el Ramal 6 y en la hoja A6-52 su nivel de servicio, resultando ser el A.

2.4 Ayuntamiento de Los Santos de la Humosa.

Presenta las siguientes alegaciones:

Se solicita una glorieta mayor e igual a la proyectada en la otra margen de la A-2

Diseño de dos glorietas en la M-226, en el término municipal

Desplazar el Ramal 4 para poder proyectar una vía de servicio en la margen derecha de la A-2 y permitir la conexión directa de dicha vía con el tronco A-2.

Las contestaciones del ministerio al total de alegaciones son las siguientes:

En cuanto a la primera, se considera adecuada la glorieta proyectada al nivel del tráfico previsto. Para la segunda se indica, que no es competencia ni del proyecto ni del Ministerio de Fomento, las actuaciones en la M-226, no relacionadas con el enlace. Finalmente, en relación con el Ramal 4, no es conveniente su desplazamiento, pues se acorta su longitud y la vía de servicio no está aún prevista. No es posible la conexión directa, por no estarlo permitido por la ley, como se ha indicado en un apartado anterior.

2.5 Comisión Gestora Junta de Compensación del Ámbito «SUP-R5 Conexión de Alcalá». Torrejón de Ardoz.

Solicita los planos n.º 2.3.2. Hoja 2 y 3 de 23 en fichero de Autocar, para poder comprobar si se afecta al ámbito de su competencia.

El ministerio de Fomento, responde que ha facilitado los datos solicitados por el alegante.

3. Alegaciones particulares.

3.1 Asociación de empresarios del Henares. (AEDHE).

Indica que no debe llevarse a cabo el proyecto, sino la potencialidad del ferrocarril y mejora de accesos.

La contestación, indica que no es objeto de este proyecto, estudiar posibles actuaciones en el ferrocarril, ni mejorar los accesos a la Radial -2, ni mejorar otras vías de la zona, que no son competencia del Ministerio de Fomento.

3.2 Asociación de Vecinos Espartales Sur de Alcalá de Henares.

Alega que la construcción de carriles de salida y entrada de la autovía a través de dos rotondas, confluyen a la altura de los barrios de Espartales y Los Ensanches.

La respuesta indica que el Proyecto de Trazado, recoge la reordenación de los accesos existentes, por lo que los nuevos no son objeto del mismo.

La alegación indicada coincide con la de la Asociación Socialista del Exmo. Ayto. de Alcalá de Henares por lo que coinciden, las respuestas.

## 314

*RESOLUCIÓN de 29 de noviembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Conexión autovía de Castilla (España) – IP-5 (Portugal), tramo: Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El estudio informativo «Conexión autovía de Castilla (España)-IP-5 (Portugal). Tramo: Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso» se encuentra comprendido en el apartado a) 1º, del grupo 6 del Anexo I de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, por lo que, de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 1.3 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 12 de agosto de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen de este estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre la problemática ambiental del estudio.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 3 de febrero de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas, se recoge en el Anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 4 de agosto de 2003, y en el Boletín Oficial de la Provincia de Salamanca el 13 de agosto de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 12 de enero de 2004, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El Anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El Anexo IV es un resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 28 de noviembre de 2005, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Conexión autovía de Castilla (España) – IP-5 (Portugal). Tramo: Fuentes de Oñoro – Vilar Formoso».

### *Declaración de impacto ambiental*

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente, y completada la información con la visita a la zona

que será afectada por la actuación prevista, se considera que para la ejecución del proyecto tanto de la alternativa 1 como de la alternativa 2, en lo que respecta a la parte española del proyecto, con o sin el enlace solicitado en las alegaciones en las inmediaciones de la frontera hispano-portuguesa, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, además de las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto.—Dado que tanto la alternativa 1 como la alternativa 2 contemplan la misma planta, diferenciándose únicamente en los perfiles longitudinales de las mismas, los ajustes en la planta y alzado que se produzcan en el proyecto de construcción limitarán la altura del terraplén en las inmediaciones del viaducto del arroyo de la Rivera del Campo a 15 metros de altura, incrementando la longitud del mismo, de forma que el paso inferior previsto en el p.k. 3+033 se realice bajo el mencionado viaducto.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afeción a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 La recuperación y el tratamiento de la tierra vegetal se realizará con las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del arroyo Rivera del Campo los estribos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 1 y en la condición 3.2.

Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afeción a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se minimizará la afeción producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

2.6 Tal y como se propone en el estudio de impacto ambiental se realizará una inspección de todos los árboles que quedan dentro de la zona jalonada y se procederá al trasplante de aquellos que reúnan las características idóneas para esta operación.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera.

Las pilas se colocarán fuera de los cauces.

3.3 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

3.4 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigón, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.5 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autori-

zación de la Confederación Hidrográfica del Duero y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. Protección de la fauna.—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 Ya que el paso de fauna solicitado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en las proximidades del p.k. 347, queda fuera de la zona de actuación del presente estudio informativo, se estudiará, en colaboración con la Sección de Espacios Naturales y Especies Protegidas de Salamanca, la posibilidad de ubicarlo en otro lugar.

4.3 Puesto que todo el espacio donde se desarrollará el proyecto está catalogado como «Zona de importancia para la cigüeña negra», se realizará un calendario de actividades en el que, de acuerdo con lo que indique la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, se fijarán las actividades más ruidosas fuera de los periodos de reproducción de dicha especie.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape para la fauna. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica.

5.1 Para evitar las molestias que pudiera producir el polvo generado durante la construcción de la vía sobre las localidades de Fuentes de Oñoro y Vilar Formoso, así como sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado y los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Protección contra el ruido y las vibraciones.

6.1 El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Núcleo urbano de Fuentes de Oñoro.

Edificaciones de la zona de servicio en las inmediaciones de la frontera hispano-portuguesa.

Además de lo establecido en la condición 4.3 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística evitando el empleo de pantallas acústicas transparentes por el peligro de choque de la avifauna contra ellas.

6.2 Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Debido a que todo el área de actuación en una «Zona de importancia para la cigüeña negra»:

Leq (las 24 horas) menor de 60 dB (A).

Medidos a 200 m. del borde de la infraestructura y a 1,5 m. de altura.

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

6.3 Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

6.4 En todo el ámbito de la obra no podrán realizarse actividades ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

6.5 Con objeto de verificar el modelo acústico estudiado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

6.6. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

## 7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

7.2 Aunque en el estudio de impacto ambiental no se recoge ninguna afección sobre las vías pecuarias, si en el proyecto de construcción fuera localizada alguna afección a éstas, se recogerá la reposición de la misma en dicho proyecto, con base en la Ley 3/1995, de vías pecuarias, de acuerdo con el organismo competente de la Junta de Castilla y León, garantizando el mantenimiento de sus características y de la continuidad del tránsito generado y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizarán manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los Ayuntamientos afectados, de forma que

se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—En el estudio de impacto ambiental se indica que habrá un sobrante de tierras, del orden de 200.000 m<sup>3</sup>, figurando en planos un posible lugar para el vertido de las mismas en territorio portugués.

Si el lugar es aceptado por las autoridades portuguesas, deberá cumplirse lo establecido por la reglamentación de ese país.

Si se prevé la formación de vertederos en suelo español, el proyecto de construcción incorporará una cartografía con las zonas de exclusión para la ubicación de dichos vertederos.

Independientemente de lo reseñado anteriormente, el proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valore las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines, y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos de arroyos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo un priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

11. Seguimiento y vigilancia.—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.  
 Umbrales críticos para esos parámetros.  
 Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.  
 Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

d) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

e) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas y correctoras realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

e) Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre el estado y la eficacia de las medidas adoptadas para la restauración de la vegetación a que se refiere la condición 2.

Informe sobre la eficacia de las medidas adoptadas para la protección de la fauna, recogido en la condición 4.

Informe de los niveles sonoros a los que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y la eficacia de las medidas aplicadas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística contempladas en la condición 10.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional.-La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Planos en los que se refleje la adecuación ambiental del proyecto a que se refiere la condición 1.

Medidas adoptadas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Medidas adoptadas relativas a la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas contempladas en la condición 3.

Medidas adoptadas para la protección de la fauna recogidas en la condición 4.

Estudio acústico y mapas de ruido resultante según lo establecido en la condición 6.

Resultado de la prospección arqueológica, con informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, de acuerdo con lo referido en la condición 7.

Informe sobre las medidas adoptadas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes, de acuerdo con la condición 8.

Planos con la ubicación de préstamos y vertederos, así como de las zonas de exclusión para las instalaciones auxiliares, con aprobación, en su caso, por el órgano competente, según se establece en la condición 9.

Medidas adoptadas para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a que se refiere la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra, a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.-Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberá figurar al menos en la memoria y el pliego de reposición técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa, desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificaciones de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 1 ó 2 con o sin enlace intermedio, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas y correctoras adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Junta de Castilla y León.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 29 noviembre de 2005.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del estudio informativo

La relación de consultas realizadas es la siguiente:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de la Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente .....	
Delegación del Gobierno en Castilla y León. ....	X
Subdelegación del Gobierno en Salamanca. ....	X
Confederación Hidrográfica del Duero. ....	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. ....	
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Castilla y León. ....	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. ....	X
Diputación Provincial de Salamanca. ....	
Departamento de Geografía de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca. ....	
Asociación Española de Limnología. ....	
Instituto Geológico y Minero de España. ....	
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. ....	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Área de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca. ....	
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca. ....	
A.D.E.N.A. ....	
Ecologistas en Acción. ....	
F.A.T. ....	
Greenpeace. ....	
S.E.O. ....	
Ecologistas en Acción Sierras de Salamanca. ....	
Arco Iris Asociación Ecologista. ....	X
Asociación Salmantina de Agricultura de Montaña. ....	
Asociación Universitaria de Salamanca (AEUS). ....	
Grupo Ecologista Carabo (GEC). ....	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. .	X
Secretaría General do Ministerio de Ex-Ambiente e do Ordenación do Territorio (SGMAOT). ....	X
Direcção General do Estradas. ....	
Presidencia de la Xunta Fregesa. ....	

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Subdelegación del Gobierno en Salamanca comunica su conformidad con el estudio realizado en la memoria-resumen y no ve necesario emitir sugerencia alguna al respecto.

La Confederación Hidrográfica del Duero, aparte de consideraciones técnicas para el dimensionamiento de las obras de drenaje en el proyecto de construcción, indica que los viaductos deberán respetar las dimensiones mínimas del cauce natural, definido por la máxima crecida ordinarias, con el fin de perturbar lo mínimo posible la circulación del agua, evitando sobreelivaciones y aumento de velocidad que pudieran provocar fenómenos de erosión y/o sedimentación no deseados, respetando en todo momento la servidumbre de uso público de cinco metros en las márgenes.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Castilla y León informa que los yacimientos se encuentran fuera del corredor definido.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, a través de la Delegación Territorial de Salamanca, indica que la zona del estudio se localiza entre dos figuras de protección incluidas en la Red Natura 2000, con figuras de ZEPA y LIC: «Campo de Azaba» y «Campo de Argañán».

Señala la presencia de encinares y sotos de ribera, que deben ser afectados lo menos posible y, en caso de que esto sea inevitable, que se pongan medidas de restauración de las zonas afectadas.

En cuanto a la fauna señala la presencia, en ambas ZEPAs, de la cigüeña negra y la posible presencia del lince ibérico, estando incluida la zona dentro del área de distribución de la especie en la provincia de Salamanca, indicando que el estudio de impacto ambiental deberá considerar la afección de la actuación sobre ambas especies estableciendo medidas correctoras o compensatorias para minimizarla.

Solicita pasos exclusivos para la fauna de 5 m. de ancho por 4 m. de altura, aconsejando construir uno en el inicio del tramo (p.k. 347) y otro en la zona de cauce de la Rivera del Campo.

Propone como mejor alternativa, para cruzar la Rivera del Campo la alternativa 1.

La Asociación Ecologista ADECO informa que los valores ambientales más afectados por este proyecto van a ser el paisaje de dehesa único para el occidente peninsular y la fauna que allí se refugia. Ambos factores han contribuido a que el entorno de la zona de estudio haya sido catalogada como Lugares de Interés Comunitario (LICs) de la Red Natura 2000 y zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs ESO000218 y ESO000202): «Campo de Azaba» y «Campo de Argañán». Comunica la necesidad de incluir en el estudio unos mapas precisos y bien caracterizados. De igual manera, avisa sobre las graves consecuencias que se producirán, ya que el trazado de la autovía irrumpe drásticamente en lugares de elevadísima calidad ecológica. Además, comunica que en el estudio de impacto ambiental deberá caracterizarse el grado de afección de los impactos sobre el patrimonio cultural, medio socioeconómico, la orografía y la calidad visual.

El Instituto do Ambiente. Ministerio das Cidades, Ordenamiento do Territorio e Ambiente comunica que la información que se le remitió ha sido sometida a consulta pública y nos envían sugerencias recibidas en su sede, remitidas por algunos de los diversos estamentos portugueses que habían sido consultados.

El Instituto Portugués de Arqueología informa de la necesidad de contratar un arqueólogo o equipo de arqueólogos par realizar trabajos arqueológicos necesarios en el área afectada al otro lado de la frontera española. Se deberá realizar la recogida y tratamiento de información disponible sobre el área de estudio y una prospección arqueológica sistemática del área objeto de estudio. Los elementos detectados deberán ser referenciados, cartografiados, descritos y jerarquizados acorde a su importancia científica y patrimonial. Se dictarán medidas minimizadoras de impactos. Será necesaria la coordinación durante el desarrollo de las obras, con este Instituto Portugués de Arqueología.

La Direcção Geral de Florestas informa sobre el respeto que debe tenerse a las zonas de encinares, ateniéndose a la legislación portuguesa. Esta legislación sobre protección de bosques, determina que las cortas, arranques de encinares (Azinheiras) sólo podrán ser autorizadas para actuaciones de utilidad pública imprescindibles, declaradas a nivel ministerial y sin otra alternativa posible. Comunica de igual manera que se deben cuantificar los impactos que se producirán sobre el resto de especies florísticas que pueblen la zona de actuación.

La Cámara Municipal de Almeida comunica entre otros temas, las posibles interferencias del trazado de la IP5 con edificios e infraestructuras de drenaje de aguas residuales domésticas en la zona de Almeida.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es el de estudiar posibles alternativas para poder enlazar la Autovía de Castilla (Salamanca) con el itinerario principal IP5 de Aveiro a Vilar Formoso (Portugal), discutiendo, las alternativas planteadas, por los términos municipales de Fuentes de Oñoro (Salamanca) y la freguesia de Vilar Formoso en el concello portugués de Almeida, dentro del espacio de terreno que queda entre la ZEPA/LIC de «Campo de Argañán» por el norte y la ZEPA/LIC «Campo de Azaba» por el sur, sin afectar directamente ninguna de las alternativas a dichos espacios protegidos.

Las alternativas estudiadas tienen una longitud entre 8,0 y 8,5 km., de los cuales los 4,5 – 5,0 km. iniciales discurren sobre territorio especial y los 3,5 restantes sobre suelo portugués.

El estudio informativo presenta tres posibles alternativas, con una subalternativa para cada una de ellas, dependiendo de si se ejecuta, o no, un enlace en las inmediaciones de la frontera entre España y Portugal:

Alternativa 1 con una longitud de 8.654 m., enlaza con el proyecto de la Autovía de Castilla. Tramo: Ciudad Rodrigo – Fuentes de Oñoro, en el término municipal de Fuentes de Oñoro y prácticamente sobre la carretera N-620. Se separa ligeramente hacia el Norte y discurre sensiblemente paralela a la carretera actual N-620 durante los primeros 3,5 km., a una distancia de unos 200 m. de la misma. En las cercanías de la frontera gira hacia el Norte para evitar el núcleo de población que existe a ambos lados de la frontera, para, una vez cruzada ésta ir a buscar la IP-5, conectando con el trazado actual en el enlace existente de Vilar Formoso (Portugal).

Cruza la cuenca fluvial de la «Rivera del Campo», frente al núcleo de población de Fuentes de Oñoro, mediante un viaducto de unos 70 m. de longitud y la «Ribeira de Tourões», en Portugal, con otro viaducto de unos 50 m. de largo.

Se prevé la construcción de un enlace en el inicio del estudio y otro en la conexión con la carretera de Almeida (remodelando el actual).

El alzado de esta alternativa tiene unas características geométricas válidas para una velocidad de proyecto de 120 km/h.

Como subalternativa, definida en el estudio informativo como Alternativa 1', se considera la construcción de un tercer enlace en el entorno de la frontera, siendo esto la única diferencia con la Alternativa 1.

Alternativa 2 contempla una definición en planta exactamente igual que la Alternativa 1, pero con un alzado que sólo cumpliría los requisitos para una autovía con velocidad de proyecto de 100 km/h.

Al ser menos exigente las características geométricas del alzado, el viaducto de cruce en la Rivera del Campo se reduce a 40 m. de longitud.

Como subalternativa, definida como Alternativa 2', se considera la construcción de un tercer enlace en el mismo lugar que en la Alternativa 1.

Alternativa 3 con su origen y final en los mismos puntos que las alternativas 1 y 2, discurre, en la parte intermedia, al norte de éstas, acercándose, por lo tanto, más a la ZEPA/LIC «Campo de Argañán».

Los radios en planta son de mayor amplitud por lo que la longitud se reduce a 8.247 m.

Cruza la Rivera del Campo, en el lado español, con un viaducto de 110 m. y la Ribeira de Tourões, en la parte portuguesa con otro viaducto de 70 m.

Como las anteriores alternativas cuenta con un enlace en el inicio y la remodelación del enlace con la carretera de Almeida.

Como subalternativa, definida como Alternativa 3', se considera la construcción de un tercer enlace en las inmediaciones de la frontera.

## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental se ajunta, sensiblemente, a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se va a realizar la actuación atendiendo a los siguientes factores:

- Climatología.
- Hidrología.
- Geología y geomorfología.
- Edafología.
- Vegetación.
- Fauna.
- Espacios protegidos.
- Paisaje.
- Calidad del aire.
- Demografía y empleo.
- Factores culturales.
- Factores económicos.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

En cuanto a la hidrología se indica que la actuación se encuentra dentro de la cuenca hidrográfica del Duero.

Se cruzan dos arroyos, el Rivera del Campo, también llamado Rivera del Berrocel, en el lado español, y el Ribeira de Tourões en el lado portugués.

Cerca del inicio del tramo se encuentra el arroyo del Mimbres que vierte sus aguas al Rivera del Campo. A partir de la confluencia el curso pasa a llamarse Rivera de Dos Casas.

Todos discurren de Sur a Norte y son perpendiculares a las alternativas estudiadas.

También menciona el estudio la existencia de unas depresiones cerradas de dimensiones métricas o decamétricas que pueden contener agua, denominadas «gnamas», y otras formaciones de depresiones cerradas, denominadas «vasques», pero con dimensiones hectométricas. Estas charcas no suelen secarse durante el estío, y pueden llegar a los 10 m. de profundidad.

En cuanto a la calidad de los cursos de agua, el estudio indica que las del arroyo Rivera del Campo tienen un aspecto limpio y transparente, pero con vertido incontrolados en algunos puntos de sus márgenes.

Las aguas de la Ribeira de Tourões presentan una importante contaminación, debido al aporte de aguas residuales de Vilar Formoso y de las fincas adyacente al curso.

Geológicamente la zona de actuación se encuentra en una zona granítica con numerosos afloramientos rocosos.

La vegetación actual está representada por los encinares, presentes en el inicio del tramo, que dan paso a formaciones denominadas «bosques huecos», con una vegetación perimetral, acompañadas casi siempre por muretes de piedra, que sirven para separar las distintas parcelas, formadas, generalmente, por rebollos en los parajes más secos, y fresnos en los más frescos. Ocasionalmente aparece la encina.

En la vega del arroyo Rivera del Campo existe un bosque de fresno adherido, con una extensión de una hectárea, aproximadamente, en un buen estado sanitario y de conservación.

Al este del arroyo Rivera del Campo se produce la transición de los ya mencionados bosques huecos al encinar puro, que llega hasta el límite este del tramo en estudio.

En los predios de mayor extensión el aprovechamiento es por medio del pastoreo y, en algún caso, como en la finca «Prado Verde», en Portugal, con una repoblación del pino resinero.

En general, la vegetación del área de estudio se encuentra en un buen estado sanitario, no estando afectada por patologías trascendentes y apenas existen vertidos incontrolados de origen urbano.

Hay que destacar que todo el territorio atravesado por las distintas alternativas se encuentra dentro de una zona catalogada como «Zona de importancia para la cigüeña negra», aunque el área crítica más cercana es la Rivera de Azaba a unos 15 km. de distancia y que las alternativas estudiadas están dentro de una franja de terreno entre la ZEPA/LIC «Campo de Argañán» por el Norte y la ZEPA/LIC «Campo de Azaba» por el Sur, aunque sin afectar directamente a ninguno de estos espacios protegidos.

La fauna presente en la zona, según se indica en el estudio de impacto ambiental, está formada por conejos, liebres, paloma torcaz y tórtola. En menor medida se encuentra el jabalí.

Potencialmente el terreno es bastante bueno para el ciervo y algo menos para el corzo.

En la alegación presentada por Ecologistas en Acción de Salamanca, se indica que hay otras especies presentes en la zona, como el linco ibérico, el lobo, el elanio azul, el cernícalo primilla y las águilas real e imperial.

La dirección del proyecto, como contestación a esta alegación, manifiesta que las especies descritas en la alegación no han sido observadas en las inmediaciones de la zona de estudio ni se tiene constancia de su presencia. Se constata que en la relación de las especies presentes en la zona, según la base de datos desarrollada por la Sociedad Española de Ornitología (SEO Bird/Life) no aparecen ni el lobo, ni el linco, ni el elanio azul, ni el cernícalo primilla, ni el águila real ni el águila imperial. La nutria está presente en tramos más alejados de la zona del estudio.

La presencia del linco, detectada en la Sierra de Gata, se encuentra a unos 40 km. de la zona del estudio.

Por lo tanto, considera que las especies presentes que pueden ser afectadas son las que se relacionan en el estudio de impacto ambiental.

Los espacios protegidos cercanos al ámbito del estudio son:

ZEPA/LIC «Campo de Azaba» que se extiende al sur de la carretera N-620, con una superficie de 36.500 Has., a una distancia entre 200 y 500 m. del corredor de las alternativas 1 y 2 y separado por la propia carretera N-620 de este corredor, formado por encinares adheridos, alternado con cultivos de secano, pastizales, pinares de repoblación y zonas de matorral.

Está atravesado por los ríos Águeda y Azaba, que, en ocasiones, presentan formaciones importantes de vegetación de ribera bien conservadas.

Incluye un tramo fluvial catalogado como «Área crítica» para la cigüeña negra, con una población reproductora de 10 parejas que tiene importancia regional e interés a nivel nacional e internacional, pues supone el 4% de la población española de la especie.

Igualmente relevante es la población reproductora de cernícalo primilla con unos 33-51 parejas.

ZEPA/LIC «Campo de Argañán», con una superficie de 17.300 Has. situada al norte del ámbito del estudio, a una distancia de unos 500 m. al norte de la alternativa 3 y entre 500 y 1.500 m. de las alternativas 1 y 2.

Se trata de una llanura ocupada por encinares, en su mayoría adheridos, alternado con cultivos y pastizales. También es atravesado por el río Azaba con vegetación de ribera (alisedas) bien conservada.

Al igual que la ZEPA/LIC «Campo de Azaba» incluye un tramo fluvial catalogado como «Área crítica» para la cigüeña negra.

En el lado portugués destaca la presencia de «Sitio da Lista Nacional» denominado Malcota, al sur de Vilar Formoso, fuera del ámbito del estudio.

Los terrenos aledaños a la Ribeira de Tourões pertenecen a la Reserva Ecológica Nacional, con una categoría inferior a los LIC y ZEPA; aunque serán salvados mediante un viaducto.

El paisaje de la zona de estudio presenta tres unidades diferentes:

La primera comprende las laderas y vega de la Ribeira de Tourões, en el lado portugués y la Rivera del Campo en el lado español, caracterizada, esta unidad de paisaje, por formaciones vegetales ripícolas de fresnos, rebollos, sauces, frutales y encinas.

La segunda unidad está formada por los descritos bosques huecos, que alternan con eriales y pastizales sin parcelas.

La tercera unidad de paisaje está definida por los cultivos alternando con eriales y pastos, con encinas dispersas, localizada al este del arroyo Rivera del Campo.

Del inventario arqueológico del término de Fuentes de Oñoro se refleja la existencia de 10 yacimientos en el mencionado término, de los cuales sólo cuatro se ubican dentro de la zona del estudio, dos de ellos en los alrededores del casco urbano, aunque ninguno de ellos se vera previsiblemente afectado.

De la ponderación afectada para cada alternativa el estudio concluye con que se producirían los siguientes impactos:

Alternativas 1 y 2:

Impactos compatibles sobre:

- Ruido.
- Geología y Geomorfología.
- Hidrología.
- Vegetación.
- Paisaje.
- Socioeconomía y Cultura.

Impacto moderado sobre la fauna y la calidad del aire.

Alternativa 3:

Impacto compatible sobre:

Ruido.  
Geología y Geomorfología.  
Edafología.  
Socioeconomía y Cultura.

Impacto moderado sobre:

Hidrología.  
Calidad del aire.  
Vegetación.  
Fauna.  
Paisaje.

De esta ponderación de cada variable ambiental, con el peso que cada una de ellas tiene sobre el total del proyecto, se concluye con que el impacto total de cada alternativa es el siguiente:

Alternativa 1: Moderado.  
Alternativa 2: Compatible.  
Alternativa 3: Moderado.

Teniendo en cuenta la pequeña diferencia que existe entre la alternativa 1 y la alternativa 2, desde el punto de vista ambiental, por factores económicos, funcionales y territoriales se selecciona la alternativa 1, con o sin enlace en la frontera.

El estudio de impacto ambiental contempla una propuesta de medidas protectoras y correctoras para minimizar los impactos previsibles descritos y una estimación del coste de las mismas.

También incluye el estudio de impacto ambiental un programa de seguimiento y vigilancia ambiental.

#### ANEXO IV

##### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegaciones españolas:

Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.  
Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.  
Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.  
Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro y Cámara Municipal de Almeida (Portugal), conjuntamente.  
Ecologistas en Acción de Salamanca.

Alegaciones portuguesas:

Cámara Municipal de Almeida.

Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son las siguientes:

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, a través del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca indica que deberá restaurarse debidamente la vegetación de la Rivera del Campo con especies vegetales presentes en el tramo afectado a zonas próximas, evitando el aporte de sedimentos y vertidos contaminantes en las aguas de la ribera que alteren significativamente el caudal o la calidad de las aguas.

También solicita que, aparte del acondicionamiento del viaducto de la Rivera del Campo como paso de fauna, se considere la realización de otro paso de fauna a la altura del p.k. 347 de la actual carretera, contando para el diseño y la ubicación definitiva con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León informa favorablemente al proyecto, indicando que no se intercepta ninguna carretera de titularidad de la Junta de Castilla y León.

La Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León manifiesta que no se ha detectado incidencia directa sobre el patrimonio cultural de Castilla y León, aunque existe un bien integrante del patrimonio etnográfico en las proximidades de la alternativa seleccionada, denominado «Molino de Orejas» que deberá ser protegido en su integridad mediante balizado y señalización, siendo objeto, igualmente, de las obras que afecten a su entorno inmediato.

El Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro (Salamanca) y la Cámara Municipal de Almeida (Portugal) presentan una alegación conjunta en la que manifiestan que la economía de las poblaciones de Fuentes de Oñoro (Salamanca) y Vilar Formoso (Portugal) sigue dependiendo, aún después de la supresión de la frontera, del tránsito de la actual carretera N-620/IP-5, debido a la concentración, a ambos lados de la frontera de un número importante de servicios de hostelería, hospedería, locales comerciales, entidades bancarias, oficinas de información turística, centros de salud, etc., que en conjunto suponen una completa área o zona de servicios, por lo que la población ocupada en el sector servicios supera el 77%.

Teniendo en cuenta estas consideraciones solicitan que se contemple un acceso a esta zona de servicios.

La Asociación Ecologistas en Acción de Salamanca manifiesta que, aunque se han recogido en el estudio de impacto ambiental las sugerencias presentadas por esta asociación en la respuesta a la consulta previa sobre la memoria-resumen, echa en falta algunas medidas preventivas y de vigilancia sobre algunos aspectos.

Considera que deben tomarse las precauciones necesarias sobre las formaciones de encinares mixtos y de ribera y sobre las especies animales migratorias, nidificantes y errantes para preservar el paisaje del entorno de Azaba y Argañán y los hábitats asociados, controlando el tránsito de vehículos durante la construcción por la amenaza para la nidificación y movimientos de paso, dispersión y de campeo de los animales allí presentes, dada su baja capacidad de acogida.

Considera que aunque no se afecta directamente las ZEPAs/LICs «Campo de Azaba» y «Campo de Argañán», estas son dos zonas indisociables, por lo que debería considerarse la totalidad de la zona como un hábitat continuo.

Solicita que en las medidas correctoras y en el plan de vigilancia se tenga en cuenta la posible presencia en la zona del lince ibérico y otras especies protegidas (lobo, águila imperial y cigüeña negra), por lo que argumenta que no debería realizarse ninguna actividad de obra en la época del año comprendida entre diciembre y mayo/junio.

En cuanto a las formaciones de fresnedas y alisedas, asociadas a los cursos del agua (en especial el arroyo de Azaba), así como a las masas de encinar no adhesionado, debería dedicarse un mayor esfuerzo y dedicación preventiva, así como contemplarse las labores de replantación.

La Cámara Municipal de Almeida solicita de nuevo la creación de un nudo de acceso a Vilar Formoso junto a la frontera, que se revise la posibilidad de la creación de un área de servicio en la zona, que se considere y respete el colector de aguas residuales que existe en la margen izquierda de la IP-5, así como las infraestructuras de aguas y drenajes de aguas pluviales existentes en la zona.

Por último, solicita que se seleccione un vertedero alternativo al propuesto en el estudio informativo.



