

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

8566 *RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N) (Zamora).*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4,1 de la citada norma.

Según 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 formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del Estudio Informativo es definir las alternativas viables para la construcción de una autovía en el tramo Benavente-Zamora, como parte de la Ruta de la Plata que conecta Asturias y León con Sevilla, itinerario servido actualmente por la nacional N-630. Esta autovía se encuentra contemplada en el Programa de Alta Capacidad del Plan de Infraestructuras y Transporte 2000-2007.

El Estudio se inscribe en una amplia banda alrededor del corredor de la N-630 entre Benavente y el norte de Zamora, teniendo como puntos de conexión obligados con las infraestructuras existentes: la autovía del Noroeste (A-6), en el inicio del Estudio, el tramo Zamora Norte-Río Duero de la autovía de la Plata, al final del Estudio, y la carretera N-631 en un punto intermedio.

Los términos municipales afectados por el Estudio Informativo son los siguientes: Castrogonzalo, Villanueva de Azoague, Santovenia del Esla, Bretó, Granja de Moreruela, Manganeses de Lampreana, San Cebrián de Castro, Montamarta, Cubillos, Piedrahita de Castro, Moreruela de los Infanzones, Barcial del Barco, Villaveza del Agua y La Hiniesta.

El proyecto consiste en la construcción de una autovía que tendrá su inicio en el enlace de la autovía Ruta de la Plata con la A-6 y su fin, en las inmediaciones de la población de Montamarta, en el p.k. 268 de la actual N-630, en conexión con el tramo de clave 43-ZA-3000, Autovía de la Plata: Zamora Norte-Río Duero.

La longitud total es de 49.001,03 metros, de los cuales 6.511,49 metros son de duplicación de calzada y 42.489,53 metros de nuevo trazado.

El trazado será el correspondiente a la Alternativa Final 1, formada por Alternativa B, entre los p.k. 0+00 y 11+916, en donde enlazará con la Alternativa A (p.k. 18+972) a través del enlace denominado X6, y seguirá por esta alternativa hasta su p.k. 24+000, donde enlazará con la Alternativa D (p.k. 27+121) a través del enlace denominado X18, discuriendo por este trazado hasta el final, en la conexión con la 43-ZA-3000.

El trazado se puede ver en el croquis adjunto, así como las distintas alternativas estudiadas, las cuales se presentan en el apartado 4.a) de la presente Declaración.

La sección transversal está formada por dos calzadas separadas por una mediana de 12 metros y con dos carriles por sentido. La velocidad específica empleada en los tramos de nueva construcción para el diseño de los diferentes parámetros es de 120 km/h.

Se realizarán los siguientes enlaces:

Enlace de la Autovía Ruta de la Plata (A-66) con la Autovía del Noroeste (A-6).

En el PK 9+110 con la N-630 (Villaveza del Agua/Santovenia).

En el PK 19+300 con la carretera ZA-123, (Granja de Moreruela).

En el PK 27+150, con N-630 (Manganeses de la Lampreana/ Riego del Camino).

En el PK 32+150, con N-630 (Fontanillas de Castro).

En el PK 36+810 con la carretera N-631.

En el PK 43+400 con N-630 (Montamarta).

La conexión con la autovía A-6, se realiza a través de un enlace tipo trompeta situado entre los kilómetros 255 y 256 de la A-6.

Se han diseñado las siguientes estructuras:

Pasos superiores	Pasos inferiores	Viaductos	Drenaje transversal
30	14	4	37

La ubicación y esquema para las áreas de descanso y servicio se analizará y desarrollará en el futuro proyecto de construcción, quedando excluidas de la presenta declaración.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, en la provincia de Zamora. El ámbito de actuación se enmarca dentro de la Cuenca del Duero, y se encuentra caracterizada por el río Esla, que discurre al oeste de la actual carretera nacional, así como por el embalse de Ricobayo.

En cuanto a la vegetación actual, el estrato arbóreo se compone de encinas (*Quercus ilex*) como elemento dominante, al que pueden acompañar diversos tipos de pino, algunos de reforestación (*Pinus pinaster* y *Pinus pinea*). El estrato arbustivo está formado por enebros (*Juniperus oxycedrus*), genistas (*Genista hystrix*, *G. scorpius*) y madroños (*Arbutus unedo*).

La vegetación de ribera, existente en los cursos de los ríos y arroyos que se atraviesan, está formada principalmente por chopos (*Populus nigra* y *Populus alba*), abedules (*Betula celtiberica*), alisos (*Agnus glutinosa*), fresnos (*Fraxinus angustifolia*), olmos (*Ulmus minor*), sauces (*Salix atrocinerea*, *Salix salvifolia*, *Salix trianda*), etc.

Se distinguen tres comunidades faunísticas asentadas en esta área: la asociada a los extensos campos de cultivo, a los encinares de los alrededores del Embalse de Ricobayo y Santovenia, y la asociada a los cursos fluviales. La comunidad faunística asentada en los campos de cultivo comprende especies que realizan total o parcialmente su ciclo vital en los mismos, destacando la avutarda (*Otis tarda*) o aquellas que extienden su área de caza desde hábitats lejanos hacia esta unidad (águilas, milanos, currucas, etc.). La especie más destacada de grandes mamíferos es el lobo (*Canis lupus*).

En la zona se encuentran los siguientes espacios incluidos en la Red Natura 2000: LIC ES4190146 «Lagunas de Villafáfila» y las ZEPAs ES0000207 «Penillanuras-Campo Sur» y ES0000004 «Lagunas de Villafáfila».

Además, se encuentran las Áreas de Importancia para las Aves (IBA): 038 Tierra de Campos, 040 Embalse de Esla y 039 Lagunas de Villafáfila.

En el área de estudio se pueden distinguir cuatro tipos de hábitats naturales incluidos en la Directiva 92/43/CE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de fauna y flora silvestres:

Hábitat 3170*: Estanques temporales mediterráneos (prioritario).

Hábitat 6420: Prados húmedos de hierbas.

Hábitat 9340: Bosques encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

Hábitat 4090: Matorrales mediterráneos y oromediterráneos primarios y secundarios con dominio frecuente de genistas.

Las vías pecuarias que se encuentran en la zona de estudio son: Vereda de Madrid, Vereda de Villafáfila, Cañada Real de la Plata o Zamorana, Colada de Villafáfila, Cordel de Benavente y Cordel de Castro.

3. *Resumen del proceso de evaluación:*

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial.—La tramitación comenzó el 3 de enero de 2003, con la recepción de la memoria-resumen

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones (muy sintético, con extracto de las significativas).—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
D. G. para la Biodiversidad	—
Delegación de Gobierno Castilla León	—
Confederación Hidrográfica del Duero	—
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	-
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Diputación Provincial de Zamora	-
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. CSIC	-
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	-
ADENA	-
Ecologistas en Acción	-
FAT	-
Greenpeace	-
SEO	X
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV)	-
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN)	-
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León.	-
Federación Ecologista de Castilla y León	-
Asociación Naturalista de Valladolid	-
Asociación Vallisoletana Defensa del Medio Ambiente	-
Ayuntamiento de Villanueva de Azoague	-
Ayuntamiento de Barcial del Barco	-
Ayuntamiento de Villaveza del Agua	-
Ayuntamiento de Santovenia	-
Ayuntamiento de Breto	-
Ayuntamiento de la Granja de Moreruela	-
Ayuntamiento de Manganeses de La Lampreana	X
Ayuntamiento de Montamarta	-
Ayuntamiento de San Cebrián de Castro	-
Ayuntamiento de Cubillos	X
Ayuntamiento de Roales	-
Ayuntamiento de San Esteban del Molar	-
Ayuntamiento de Vidayanes	-
Ayuntamiento de San Agustín del Pozo	-
Ayuntamiento de Villafáfila	-
Ayuntamiento de Villarrín de Campos	-
Ayuntamiento de Villalba de La Lampreana	-
Ayuntamiento de Arquillos	-
Ayuntamiento de Cerecinos de Carrizal	-
Ayuntamiento de Molacillos	-
Ayuntamiento de Monfarracinos	-
Ayuntamiento de Benavente	-
Ayuntamiento de Castrogonzalo	-
Grupo Ecologista Ciconia	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Presencia de espacios protegidos:

La Dirección General del Medio Natural apunta que el corredor B discurre dentro del Espacio Natural de Villafáfila, aunque lo hace por una zona calificada como Zona de Uso Compatible en la que se admite el desarrollo de la infraestructura.

La Dirección General de Calidad Ambiental considera que el corredor B podría afectar a la ZEPA e IBA de Villafáfila y a la Reserva de las Lagunas de Villafáfila, y que el corredor C podría afectar a los pastaderos de ánsares y poblaciones de avutardas dentro del ámbito de la IBA del embalse del Esla. Indica que en la localidad de La Tabla existe una colonia de Cernícalo primilla comprometida con el corredor B y que este mismo corredor podría afectar a una laguna temporal al oeste de Castropepe.

SEO BirdLife muestra sus preferencias por las alternativas que discurren al oeste de la N-630, considerando más perjudiciales los posibles efectos sobre la IBA de las «Lagunas de Villafáfila» frente a la IBA «Embalse del Esla».

Ordenación del territorio:

La Dirección General de Desarrollo Rural señala la existencia del Plan de Regadíos Tierra de Campos.

La Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio indica que actualmente se está redactando las Directrices de Ordenación del Área Funcional de Zamora (DOAZa), recomendando su consideración. Expone que el corredor A es el más respetuoso con el modelo medioambiental propuesto en el citado documento.

Patrimonio cultural:

La Dirección General de Patrimonio Cultural manifiesta que en la memoria resumen no se ha recogido completamente la información sobre patrimonio arqueológico, especialmente en lo referido a la Vía de la Plata.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 23 de abril de 2003, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que deberá incluir el estudio de impacto ambiental: afección a la ZEPA «Lagunas de Villafáfila», afección a la fauna, vegetación y vías pecuarias.

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

a) Información pública. Resultado: La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 21 de octubre de 2004. Con fecha 25 de abril de 2005, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

Se presentaron un total de 18 alegaciones; ocho procedentes de organismos públicos de la administración central, autonómica y local: Dirección General de Ferrocarriles, Ministerio de Defensa, Confederación Hidrográfica del Duero, Consejería de Fomento, Consejería de Cultura y Turismo, Ayuntamientos de Santovenia del Esla junto con seis más y los ayuntamientos de Granja de Moreruela y Barcial del Barco, y diez alegaciones por parte de particulares y empresas.

Los aspectos más relevantes tratados en dichas alegaciones son:

La Confederación Hidrográfica del Duero indica que la «Alternativa Propuesta 1» no afecta a la Zepa de «Lagunas de Villafáfila» y ninguna de las alternativas propuestas interfiere en las infraestructuras actualmente en explotación de las Zonas Regables del ámbito de estudio. Emite una serie de recomendaciones, criterios de diseño y estudios necesarios para la autorización de las obras, relativos a viaductos, drenajes transversales y préstamos en zona de dominio público hidráulico, zonas de servidumbre y policía.

La Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo detecta errores en el inventario de Bienes de Interés Cultural.

El Ayuntamiento de Granja de Moreruela manifiesta su preferencia por la Alternativa A.

Varios de los ayuntamientos alegantes solicitan que se implante un enlace con la carretera de circunvalación Santovenia-Bretó (ZA-100) por el beneficio que implicaría a los municipios de la margen derecha del río. Asimismo, la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León solicita dicho enlace en caso de elegirse la alternativa A.

Varios particulares hacen mención a la existencia de afecciones a terrenos e instalaciones de gran valor ganadero, por lo que solicitan algunas modificaciones puntuales de trazado.

b) Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración: El promotor no contempla ninguna modificación significativa en el proyecto ni en el estudio de impacto ambiental. Considera que el estudio informativo justifica adecuadamente la necesidad de la actuación propuesta y que las alegaciones presentadas no desvirtúan el estudio realizado.

No obstante, propone la creación de un enlace en Santovenia de Esla con el cruce de la carretera ZA-100, si en el entorno de Santovenia se eligiera la alternativa A, a pesar de no cumplir la distancia mínima entre enlaces exigida por la Norma de Trazado.

También considera modificaciones puntuales de trazado, para minimizar las afecciones a terrenos e instalaciones ganaderas de gran valor.

c. Fase previa a la declaración de impacto:

a) Información complementaria solicitada por el Órgano Ambiental.-Para completar el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente solicitó con fecha 21 de septiembre de 2005 información adicional a la Dirección General de Carreteras, sobre préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, afección a fauna, vegetación así como afección a espacios protegidos; en este sentido, y en virtud del art. 6 de la Directiva 92/43/CEE se

requiere informe a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León relativo a la evaluación de las posibles afecciones a espacios incluidos en Red Natura 2.000.

Con fecha 30 de junio de 2006 se recibe documentación complementaria al estudio de impacto ambiental, que aporta prácticamente la misma información contenida en el estudio de impacto ambiental sobre las cuestiones requeridas.

b) Consultas complementarias realizadas por el Órgano Ambiental.-Con fecha 23 de enero de 2007 se recibe informe remitido por el Ministerio de Fomento y emitido por de la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León sobre la evaluación de las posibles afecciones a los hábitats de la Red Natura 2000 y Especies Protegidas.

El informe destaca la presencia de hábitats y especies de interés asociados a ecosistemas esteparios y lacustres, éstos últimos escasos en la región y de gran fragilidad ecológica. Señala la falta de un estudio detallado respecto las afecciones que generarán las alternativas finales propuestas en el estudio de impacto ambiental.

Finalmente emite una serie de indicaciones y recomendaciones para la minimización de los impactos sobre hábitats prioritarios, vegetación y fauna, entre los que se incluyen:

a. Aumentar los pasos de fauna, incorporando uno en las proximidades del p.k. 17+000 de la alternativa 1 y otro al final del recorrido entre el p.k.40+500 y el p.k.47+500

b. Construir canales y colectores en hormigón rugoso con sistemas directores para anfibios.

c. Evitar realizar obras en el entorno de los hábitats prioritarios: estepas salinas mediterráneas y estanques temporales mediterráneos que conduzcan a una alteración de las condiciones de humedad freática tanto en flujo como en calidad.

4. Integración de la evaluación:

a. Análisis ambiental para selección de alternativas.-En la Memoria-Resumen se propusieron dos grandes corredores: corredor A, al oeste de la N-630, y corredor B, al este de la misma, así como otros dos, corredor C y corredor D, que presentan variaciones parciales a los anteriores. Además, se contemplaba la opción de desdoblamiento de la N-630 con variantes en las poblaciones.

Basadas en estos corredores, el estudio informativo define tres alternativas cuyo trazado puede verse en el croquis adjunto:

Alternativa	Longitud (m)	Duplicación (m)
A	47.920,42	1.861,90
B	47.703,89	-
D	49.362,58	13.441

Todas comienzan su progresiva (p.k. 0+000) en el mismo punto, sin considerar el enlace con la A-6, que se desarrolla aparte.

Para un mejor análisis de las alternativas se propone una división del trazado en tres tramos y se definen dos alternativas formadas por la combinación de los mismos que satisfacen las preferencias expresadas por los ayuntamientos de las poblaciones afectadas.

Tramo	Alternativa elegida	Criterios
Inicio-Santovenia.	B	No atraviesa cultivos de regadío. Menor ruido a las poblaciones cercanas. Menos afección causará sobre la Cañada Real Zamorana. Transcurre más lejos de la cuenca del río Esla.
Santovenia-Riego del Camino.	A/D	Alternativa A: Discurre en su totalidad fuera de la ZEPA «Lagunas de Villafáfila». Menor afección a encinar. Alternativa D: Tramo de 500 metros a través de la ZEPA «Lagunas de Villafáfila» en corredor de la actual N-630. Mayor afección a encinar pero en corredor ya existente.
Riego del Camino-Final.	D	Atraviesa la cola del Embalse de Ricobayo por donde lo hace el trazado de la carretera nacional actual.

Por lo tanto, el promotor propone dos alternativas finales que serían igualmente viables desde el punto de vista ambiental:

Alternativa 1, compuesta por la alternativa B desde el enlace con la A-6 hasta Santovenia del Esla, por la alternativa A entre Santovenia y Riego del Camino, y por la alternativa D entre Riego del Camino y el final de estudio.

Alternativa 2, coincidente con la 1 en los tramos inicial y final y el tramo central, entre Santovenia y Riego del Camino, sigue el trazado de la alternativa D.

La alternativa finalmente elegida corresponde a la Alternativa 1 ya que el tramo Santovenia-Riego del camino, discurre por la Alternativa A, situada más lejos de la ZEPA «Lagunas de Villafáfila», minimizándose así la afección a la avifauna presente en la misma.

b. Impactos significativos de la alternativa elegida.-Los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y en la información complementaria, se resumen a continuación:

Impactos sobre el suelo:

Los principales impactos producidos al medio terrestre son los provocados por los movimientos de tierras y la necesidad de ejecutar desmontes y terraplenes.

Quedan excluidas de esta declaración las zonas de préstamos y vertederos que no coincidan con canteras abandonadas expresamente autorizadas por los órganos autonómicos competentes.

Impactos sobre la fauna:

a) Efecto barrera.-Durante la fase de explotación, la infraestructura podría actuar como barrera al paso de fauna, provocando el cambio de pautas de comportamiento en las especies animales de la zona. El estudio de impacto ambiental identifica a lobo (*Canis lupus*) como la especie que se vería más afectada por este impacto.

El estudio de impacto ambiental propone la adecuación de las obras de drenaje (pp.kk. 0+530 y 6+500) como pasos de fauna de manera que, junto con los pasos que suponen los viaductos proyectados (pp.kk. 11+750, 20+000, 21+500, 28+050 y 34+300), se asegura la permeabilidad de la carretera cada 6 km aproximadamente, distancia recorrida fácilmente por el lobo en sus desplazamientos.

Los pasos serán subterráneos con bocas de entrada y salida en cono con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros donde sea necesario.

También se aprovecharán las obras de desagüe, consistentes en tubos de 1,80 metros de diámetro, para el paso de micromamíferos.

Para adecuar los pasos de fauna, se realizarán plantaciones de especies arbustivas atractivas para la fauna, de manera que éstos se naturalicen y atraigan a los animales.

b) Riesgo de atropello.-La invasión de la calzada que realizan los distintos animales entraña un doble peligro: por una parte el riesgo del animal a ser víctima del tráfico y por otra, el del usuario, que por su causa puede sufrir un accidente. La medida que se toma habitualmente para impedir este problema es el cerramiento continuo de la calzada, que se realizará a ambos lados de la vía y en toda su longitud, mediante un vallado metálico con cerramiento progresivo descendente, con una separación final de alambres de 2 cm.

Considerando el hecho de que los animales en ocasiones consiguen burlar el cerramiento, el estudio de impacto ambiental señala que se procederá a la instalación de dispositivos de escape, que responden al principio de unidireccionalidad. Estos dispositivos se situarán en los siguientes puntos kilométricos, en ambas márgenes de la carretera: 5+400, 6+950, 9+000, 9+400, 15+200, 19+150, 19+450, 27+00, 27+300, 31+950, 32+200, 36+450, 36+500, 36+950, 37+000, 42+900 y 43+200.

c) Molestias por las obras.-La fauna verá modificado su entorno durante la fase de construcción, por la desaparición, sustitución o alteración de hábitats y los posibles impactos sobre los períodos de reproducción y las pautas de comportamiento de las especies.

A este respecto, en la solicitud de información adicional que se hizo al promotor, se incluía la petición de definir un calendario de obras que tuviera en cuenta las molestias que ocasionarían a la fauna en sus momentos de cría y reproducción.

Sin embargo, en la información recibida del promotor no fue incluido dicho calendario de obras; por lo que se establece como condición a la ejecución de este proyecto la realización del mismo, como se detalla en el apartado 5 de esta Resolución.

Impactos sobre la vegetación:

El principal impacto sobre la vegetación se producirá principalmente por la destrucción y alteración de la misma durante la fase de obras, especialmente por los movimientos de tierras y maquinaria, y en la fase de explotación por la ocupación superficial de la infraestructura.

Al objeto de minimizar la alteración de los terrenos y su cobertura vegetal, el estudio de impacto ambiental determina que la actividad de las obras quedará limitada a las áreas y restricciones que marque el jalonamiento que delimitará la actividad de obra con suficiente amplitud, impidiendo el trasiego de personas o equipos más allá de los límites establecidos.

El estudio de impacto ambiental prevé también medidas tales como el transplante y mantenimiento del arbolado autóctono, previo al despeje y desbroce de la zona afectada, y protección de los ejemplares que no se vean afectados por las obras pero lindan con las mismas. Las especies que se podrán transplantar serán las encinas (*Quercus ilex*), siendo técnico especialista el que recorra el área afectada para determinar y marcar aquellos ejemplares que se consideren susceptibles de transplante.

Impactos sobre espacios protegidos y taxones de la Directiva Hábitat:

El trazado finalmente seleccionado es el que discurre más lejos de la ZEPA «Lagunas de Villafáfila», minimizándose así la afección a la avifauna presente en la misma.

Sí se verá afectada la ZEPA «Penillanuras-Campo Sur», en una superficie de 345.041 m², en la zona del enlace con la A-6, proponiendo el estudio de impacto ambiental la restauración paisajística de una superficie equivalente al 50% del porcentaje afectado de dicha ZEPA.

Los Hábitat de Interés Comunitario que resultarán afectados son los siguientes:

P.K.	Hábitat
6+500	4090. «Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga».
11+500	6420. »Prados húmedos de hierbas altas de Molinion-Holoschoenion».
18+000	9340. «Bosques encinares de <i>Quercus ilex</i> y <i>Quercus rotundifolia</i> ».
21+500	3170*. «Estanques temporales mediterráneos».

Los hábitat 3170* y 6420 se cruzarán a través de viaducto.

El estudio de impacto ambiental indica que en el proyecto de construcción se indicará el % de superficie afectada de cada tipo de hábitat, identificando los taxones afectados, su calidad y estado de conservación y se establecerá como medida complementaria una revegetación en la misma proporción de la vegetación afectada de dicho hábitat y empleando los mismos taxones que resulten directamente afectados. Todo ello se llevará a cabo en coordinación con el Órgano Ambiental correspondiente.

Impacto acústico:

La circulación de vehículos por la autovía generará unos niveles de inmisión sonora que, según las estimaciones realizadas por el estudio de impacto ambiental, superarán en algunos puntos los niveles permitidos por la legislación vigente.

En estos puntos, el estudio de impacto ambiental propone la instalación de pantallas acústicas:

P.K.	Longitud	Altura
22+250	215 m	3,5 m
42+600	340 m	2 m
42+600	310 m	2 m

Impactos sobre el patrimonio cultural:

El estudio de impacto ambiental presenta un inventario de patrimonio cultural, estudiando los Bienes Culturales con Protección Específica y los Bienes Culturales sin protección. El estudio de impacto ambiental señala que ninguno de ellos se verá afectado por cualquiera de las alternativas propuestas, excepto las vías pecuarias.

No obstante, previa a las obras, se llevará a cabo por un técnico competente una prospección arqueológica en toda la zona afectada por el proyecto, que deberá ser previamente autorizada por la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de Zamora.

Respecto a las vías pecuarias, la alternativa D es la que más longitud atraviesa, pues gran parte de su recorrido utiliza la carretera nacional N-630, lo que significa que usa la Cañada Real de la Plata o Zamorana, cañada sobre la que está construida la actual Carretera Nacional.

El proyecto de construcción recogerá todas las medidas necesarias en lo referente a las vías pecuarias que resulten directamente afectadas, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, de forma que se garantizará su continuidad.

c. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:

Impacto	Medida correctora
Fauna: Efecto barrera. Riesgo de atropello. Molestias por las obras. Vegetación: Destrucción de cubierta vegetal.	Pasos de fauna. Dispositivos de escape. Jalonamiento que delimitará la actividad de obra con suficiente amplitud, impidiendo el trasiego de personas o equipos más allá de los límites establecidos. Transplante y mantenimiento del arbolado autóctono, previo al despeje y desbroce de la zona afectada.
Espacios protegidos: ZEPA «Penillanuras-Campo Sur».	Restauración paisajística de una superficie equivalente al 50% del porcentaje afectado de la ZEPA.
Hábitat Interés Comunitario.	Revegetación en la misma proporción de la vegetación afectada de cada hábitat y empleando los mismos taxones que resulten directamente afectados.
Ruido.	Pantallas acústicas.
Patrimonio cultural.	Prospección arqueológica previa a las obras.

5. Condiciones al proyecto:

5.1 Medidas preventivas y correctoras.—En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación, además de las medidas propuestas por el estudio de impacto ambiental, se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

a. Se seguirán las indicaciones y recomendaciones emitidas por la Dirección General Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en informe emitido con fecha 12 de enero de 2007 y remitido por el Ministerio de Fomento con fecha 19 de enero de 2007.

b. Se realizará un estudio de identificación de las zonas sensibles al tránsito de anfibios con el objeto de ubicar las estructuras necesarias que favorezcan el tránsito durante su migración y retorno.

c. El diseño de los pasos de fauna, incluidos los anfibios, se realizará de acuerdo con el documento de «Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales», adaptación al caso español cuyo texto está basado en los criterios técnicos aportados por el manual Wildlife and Traffic. A Handbook on Identifying Conflicts and designing Solutions (Iuell et al.2003), creado a raíz de la COST-341.

d. Se establecerá un calendario que asegure la ejecutabilidad de las obras, considerando la limitación de los desbroces, movimientos de tierra y demás actividades generadoras de ruido durante el periodo de cortejo y cría de aves.

e. 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, así como a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera. Las pilas se colocarán fuera del cauce.

5.2 Medidas compensatorias.—El estudio de impacto ambiental propone como medidas compensatorias la restauración paisajística de la superficie equivalente a la directamente afectada por el trazado sobre los Hábitat Prioritarios 2170* «estanques temporales mediterráneos» y un 50% del porcentaje afectado de ZEPA ES0000207 «Penillanuras-Campos Sur».

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra.

Los controles propuestos más destacados son:

Control del replanteo.

Control de la calidad atmosférica.

Vigilancia de niveles sonoros.

Control de hidrología y calidad de las aguas.

Control de las operaciones de mantenimiento de la maquinaria.

Seguimiento de las comunidades vegetales y de la eficacia de las medidas de restauración.

Seguimiento de las comunidades faunísticas y de la permeabilidad de la carretera para la fauna, así como de la efectividad del dispositivo de cerramiento instalado y su mantenimiento.

Control de la protección del patrimonio histórico.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 13 de febrero de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N) (Zamora)» con-

cluyendo que siempre y cuando que se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 14 de febrero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

