

cos, en el caso de la «Sauvignon blanc»), con matices florales y/o herbáceos frescos.

En la fase gustativa: Fresco, sabroso y aromático.

b) Vino rosado:

En la fase visual: Color rosa fresa, brillante y vivo, con irisaciones cardenalias en su momento de más juventud. En la fase olfativa: aroma potente, con recuerdos de fresa, frambuesa, frutos rojos y/o pétalos de rosa.

En la fase gustativa: Fresco, afrutado (frutos rojos, fresa, frambuesa), sabroso, potente.

c) Vino tinto joven:

En la fase visual: Color rojo cereza, granate oscuro o picota, limpio y brillante, con matices violáceos vivos en el borde, signo de juventud y frescura.

En la fase olfativa: Aromas limpios, frescos, de intensidad media o alta, destacando los primarios de cada variedad. Sobresalen los afrutados en general, de frutas rojas, zarzamora, grosellas, y/o notas florales, y a veces especiadas.

En la fase gustativa: Bien constituido, cuerpo medio, afrutado (frutas rojas, zarzamora, grosellas), sabroso y aromático, con taninos suaves, frutuosos y bien integrados. Persistencia media en vía retronasal.

d) Vinos jóvenes con la mención «Roble»:

En la fase visual: Limpios, brillantes y de capa media-alta, color rojo cereza con tonalidades rojas, granates, púrpuras y azuladas predominando sobre tonos tejas.

Fase olfativa: Aromas limpios, francos, de intensidad media-alta y un equilibrio entre notas frutales, florales y de madera.

Fase gustativa: Tanicidad media, potencia a la entrada en boca, estructura y cuerpo apreciables, con recuerdos frutales intensos y notas características de la madera.

e) Vino de crianza:

En la fase visual: Colores que van desde el rojo rubí al rojo cereza, con posibles ribetes de púrpura a anaranjados.

En la fase olfativa: Aromas limpios, de intensidad media o alta. Frutas rojas y negras maduras bien ensambladas con las notas tostadas de la madera (vainilla, coco, balsámicos), aromas terciarios especiados (pimienta), torrefactos y cacao.

En la fase gustativa: Cuerpo medio o intenso. Sensaciones de frutas rojas o negras bien maduras ensambladas con las notas propias de la madera (tostados, balsámicos, torrefactos). Taninos aún marcados en su juventud, que evolucionan durante el tiempo de botella hasta redondearse. Posgusto largo e intenso.

f) Vino de reserva:

En la fase visual: Colores que van desde el rojo rubí al rojo cereza, con ribetes anaranjados.

En la fase olfativa: Aromas limpios, de intensidad media o alta. Recuerdos de frutas rojas y negras maduras bien ensambladas con las notas tostadas de la madera (vainilla, coco, balsámicos), aromas terciarios especiados (pimienta), torrefactos y cacao.

En la fase gustativa: Cuerpo medio o intenso. Notas propias de la madera (tostados, balsámicos, torrefactos) con recuerdos de frutas rojas o negras bien maduras. Taninos aún marcados en su juventud, que evolucionan durante el tiempo de botella hasta redondearse. Posgusto largo e intenso con un final agradable de cierto amargor.

g) Vino de gran reserva:

En la fase visual: Colores que van desde el rojo rubí al rojo cereza, con ribetes de anaranjados a teja.

En la fase olfativa: Aromas limpios, de intensidad media o alta. Destacan los aromas terciarios propios de la crianza (notas balsámicas, especiadas, cueros).

En la fase gustativa: Cuerpo medio. Notas propias de la crianza (balsámicas, especiadas, empireumáticas). Final ligeramente amargo, largo e intenso.

18321 *RESOLUCIÓN de 27 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto A-11 Autovía del Duero. Tramo entre la Ronda Norte de Zamora y la frontera con Portugal: áreas de servicio y área de descanso.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental

de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto A-11 Autovía del Duero. Tramo entre la Ronda Norte de Zamora y la frontera con Portugal: áreas de servicio y área de descanso se encuentra en este supuesto por estar encuadrado en el apartado k) del grupo 9 del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto.*
Promotor y órgano sustantivo

El estudio informativo recibido contempla ubicar dos áreas de servicio y un área de descanso en el tramo de la Autovía del Duero entre la Ronda Norte de Zamora y la frontera con Portugal, considerando los potenciales impactos sobre el medio ambiente asociados a la ejecución del proyecto, así como las medidas para la corrección o minimización de los mismos. Las actuaciones se sitúan en los términos municipales de Zamora, Trabazos y Fonfría, en la provincia de Zamora.

El área de servicio de Muelas del Pan se propone enfrentada con una estación de servicio ya existente en el lado norte de la autovía, en el p.k. 10+200. El Área de servicio de Trabazos se localizaría en el p.k. 65+000, con una estación de servicio por cada sentido de circulación. El área de descanso se propone en dos zonas separadas a cada lado de la autovía: una de ellas en donde la actual N-122 presenta ya un área de descanso, en el p.k. 36+000, y la otra en las cercanías de Fomillos de Aliste, en el p.k. 37+200.

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

2. *Tramitación y consultas*

El proyecto Autovía del Duero, tramo entre la Ronda Norte de Zamora y la frontera con Portugal cuenta con una declaración de impacto ambiental favorable, por Resolución de 12 de abril de 2007, publicada en el BOE de 22 de mayo. En dicha declaración se excluían expresamente el área de descanso (en el p.k. 4+600 del tramo 3) y las dos áreas de servicio previstas (p.k. 6+000 del tramo 1 y p.k. 4+400 del tramo 6), por no haber aportado la información necesaria para su evaluación.

Con fecha 24 de enero de 2008 se recibió el documento ambiental del proyecto complementario de las áreas de servicio y área de descanso, para adoptar sobre el mismo la decisión de someterlo o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental; y el 17 de marzo de 2008 se recibieron los ejemplares para realizar las consultas. Con fecha 7 de abril de 2008 se realizó el trámite de consultas previas a las administraciones e instituciones afectadas, recibiendo contestaciones por parte de: los Ayuntamientos de Zamora y Trabazos, la Confederación Hidrográfica del Duero y las Direcciones Generales de Patrimonio Cultural, Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, Infraestructuras y Diversificación Rural, y Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León. De las respuestas con contenido ambiental, cabe destacar lo siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero no detecta impactos significativos sobre el medio hídrico. Sin embargo, establece una serie de buenas prácticas medioambientales de carácter general. Así, en ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Las zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán ser impermeabilizadas para evitar contaminaciones. Se reducirá la remoción de tierras durante las obras para evitar los procesos erosivos y minimizar el impacto sobre la hidrología, evitando el incremento de sólidos en el cauce. Cualquier acopio de materiales se ubicará de manera que se impida cualquier posibilidad de vertido, ya sea directamente, o por escorrentía o erosión sobre los cauces públicos. Se evitará la ocupación de cauces, vaguadas o rambblas, y la rectificación o canalización de cauces públicos. No se concretarán varios cauces en una sola obra de drenaje, debiéndose realizar una obra de drenaje para cada cauce.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León determina la no necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, ya que no cabe prever la generación de impactos apreciables sobre los valores naturales del área. Adjunta informes del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección

General de Medio Natural, y del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Zamora, en los que se manifiesta que no existe coincidencia territorial de las actuaciones proyectadas con espacios de la Red Natura 2000 ni con Espacios Naturales Protegidos. Se informa de que el área de servicio del p.k. 10+200 se encuentra en una Zona de Importancia para la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), según el Decreto 83/1995, cuyo límite está constituido por la actual carretera N-122; y de que el área de descanso se ubicaría junto al límite perimetral de la IBA «Arribes del Duero-Fermoselle». Sin embargo, las ubicaciones periféricas en relación con ambas figuras de protección y sus emplazamientos junto al trazado de la futura A-11 minimizan la posibilidad de que se puedan producir afecciones de consideración sobre los valores naturales de la zona.

3. Análisis según los criterios del anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Características y ubicación del proyecto.

El proyecto consiste en la construcción de dos áreas de servicio y un área de descanso en el tramo de la Autovía del Duero entre la Ronda Norte de Zamora y la frontera con Portugal:

Área de servicio denominada Muelas del Pan: se localizaría en el p.k. 10+200 del tramo primero de esta autovía, en el término municipal de Zamora, enfrentada con una estación de servicio ya existente, en un llano elevado con vegetación abierta. La estación de servicio ocuparía un área máxima de unas cuatro hectáreas de suelo agrícola, en las que pueden verse afectados algunos pies de encina. Hacia el sur de la ubicación, el cauce del Duero se encuentra próximo debido a un fuerte meandro que traza el curso hacia el norte al comenzar a encajarse en el LIC y ZEPA «Cañones del Duero».

Área de Servicio de Trabazos: situada en dicho término municipal, en el p.k. 65+000 de la autovía, con una estación de servicio por cada sentido de circulación. El área ocuparía un máximo de unas cuatro hectáreas de suelo agrícola, en las que pueden verse afectados algunos pies de escobas y alguna carrasca. Al sur, a más de 800 m de distancia se encuentra el LIC «Riberas del río Manzanas y afluentes». La propuesta original de situar un área de servicio en Sejas de Aliste se ha modificado en favor de esta ubicación en Trabazos, debido a la presencia de un hábitat de interés comunitario en la primera.

Área de descanso de Fornillos de Aliste: al norte de la autovía se localiza ya un área de descanso de la actual N-122, en el p.k. 36+000, que se aprovecharía. La presencia de asociaciones de matorrales de la Directiva hábitats *Cytisus scopari-Genistetum polygaliphyllae* aconseja desplazar el otro lado del área de descanso a 1,2 km de distancia, cercana al núcleo de población de Fornillos de Aliste y en el término municipal de Fonfría (p.k. 37+200). Ambas zonas se localizan en llanos elevados con vegetación abierta. El área de descanso ocuparía un área máxima de unas dos hectáreas de suelo agrícola de secano, en las que pueden verse afectados algunos pies de escobas o rebrotes de melojo. La IBA «Arribes del Duero-Fermoselle», con un área de 53.000 ha, tiene su límite en la carretera N-122.

Características del potencial impacto, medidas preventivas y correctoras.

Uno de los principales impactos asociados a las estaciones de servicio puede ser la contaminación del agua. Para cualquier posible afección al sistema hidrológico y a la calidad de las aguas se aplicarán las medidas correctoras y protectoras establecidas para la construcción de la autovía en colaboración con la Confederación Hidrográfica del Duero, las buenas prácticas recomendadas por ésta y recogidas en la presente Resolución, y las medidas de prevención de vertidos y gestión de residuos que se indican en la documentación ambiental. Así, no será admisible el almacenamiento al aire libre de residuos sólidos, que deberán disponerse en contenedores adecuados con dispositivos antivuelco, que impidan el acceso a zorros y otros animales oportunistas, y que serán trasladados con una periodicidad adecuada a vertederos autorizados.

Los arcones para canalizar la escorrentía de la solera de una estación de servicio pueden convertirse en barreras infranqueables para los anfibios y ciertos micromamíferos y reptiles, llegando a constituir trampas mortales cuando caen en ellas, por lo que se prevé la instalación, cada 40 ó 50 m, de pequeñas rampas de hormigón rugoso hacia el área exterior.

Para impedir la invasión de la calzada por la fauna, se seguirán las recomendaciones del documento «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», editado por la Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente. El cerramiento mantendrá su continuidad con los de la autovía. La instalación de la malla de cerramiento se realizará enterrando la base de la malla unos 20 a 40 cm, para evitar la penetración de jabalíes y otros grandes cavadores como el tejón. La altura de la malla será de al menos 1,80 m.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, en su contestación a la consulta practicada, informa que de acuerdo con el inventario arqueológico de la provincia de Zamora no existe afección a ningún bien integrante del patrimonio cultural. No obstante, se deberá realizar una prospección arqueológica intensiva de cobertura total del área afectada, de forma previa a la ejecución de las obras, al objeto de contemplar las medidas correctoras que sean precisas.

A la altura de la ubicación de la nueva área de descanso (p.k. 37+200), en la margen contraria de la autovía, el estudio de impacto de la autovía establecía la restitución lateral de la vereda de Alcañices en dicha margen, no existiendo otros impactos sobre vías pecuarias.

Los ruidos generados por la maquinaria cumplirán con la legislación vigente, evitando la realización de obras o movimiento de maquinaria fuera del período diurno. El establecimiento de las áreas de servicio y de descanso no supone un incremento relevante en la emisión de ruidos en el entorno de la autovía.

En las áreas de servicio y de descanso se instalarán lámparas de sodio de baja presión, por ser las de menor consumo eléctrico, además de ser menos contaminantes que las de vapor de mercurio, producir menos interferencias para la observación astronómica y afectar menos a los insectos, seres básicos de la cadena trófica.

No se proponen nuevos emplazamientos para préstamos y vertederos, considerándose adecuados los evaluados en el estudio de impacto de la autovía.

Todos los espacios libres que carezcan de un uso específico, así como los bordes y taludes, se revegetarán con especies arbóreas autóctonas (encinas, melojos, alcornoques o quejigos). El suelo vegetal se recogerá y acopiará, para ser utilizado posteriormente en los procesos de revegetación y acondicionamiento paisajístico. Además, se recomienda que la edificación sea coherente con las de la zona, utilizándose preferentemente materiales de construcción tradicionales, predominando las dimensiones horizontales sobre las verticales.

Cualquier actuación en cauce o zona de policía requerirá la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica. Cualquier captación de aguas requerirá la correspondiente concesión de aguas. En caso de realizarse vertido al dominio público hidráulico, será necesario solicitar la correspondiente autorización de vertido, tal como recuerda en su contestación a las consultas la Confederación Hidrográfica del Duero.

Las instalaciones de las estaciones de servicio cumplirán con la normativa vigente, en particular el Real Decreto 1523/1999, de 1 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones petrolíferas, aprobado por Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, y la instrucción técnica complementaria MI-IP04, aprobada por Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre, sobre «Instalaciones fijas para distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público», en lo que sea de aplicación en relación con la protección contra incendios y la protección ambiental (redes de drenaje, llenado de tanques, cubetos de retención, pavimento impermeable) y el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre el control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) resultantes de almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio.

En el análisis realizado del proyecto se integran sus características, su tamaño, ubicación y las características del potencial impacto, además de las medidas correctoras y protectoras propuestas por el promotor y las respuestas a las consultas por parte de los órganos autonómicos competentes.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 27 de octubre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.