

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**6155** *Resolución de 12 de mayo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio complementario al estudio informativo de viabilidad y anteproyecto de áreas de servicio de la A-62, Autovía de Castilla, tramo Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro (Salamanca).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 2.c) del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria a petición del promotor, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 7.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

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

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

Con fecha 20 de julio de 2012, el Secretario de Estado de Medio Ambiente formuló Declaración de Impacto Ambiental (DIA 2012) favorable a la realización del proyecto Estudio informativo de viabilidad y anteproyecto de áreas de servicio de la A-62, Autovía de Castilla, tramo Tordesillas-Fuentes de Oñoro. El objeto del estudio era determinar la viabilidad para la construcción de varias áreas de servicio entre los puntos kilométricos 151,000 y 351,700 a lo largo de la autovía A-62.

La alternativa seleccionada, la número 2, incluía cinco áreas de servicio en las ubicaciones de las zonas 1, 4, 5, 8 y 10, esta última emplazada en el término municipal de Fuentes de Oñoro. Inicialmente, la zona 10 estaba ubicada entre el p.k. 348+300 y el pk 349+800 pero, debido a la coincidencia con el yacimiento arqueológico denominado Valdemuchachos, el promotor presentó en el proceso de evaluación una adenda en la que proponía el traslado de la estación de servicio de la zona 10 del p.k. 349+140 al p.k. 348+100. A la vista del informe emitido por la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León sobre la adenda, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento decidió excluir de la Declaración de Impacto Ambiental la zona 10 de la alternativa 2, manteniendo el resto de las zonas 1, 4, 5, y 8. La DIA 2012 consideró que la nueva ubicación propuesta para el área de servicio en la zona 10 debía ser objeto de un nuevo estudio con el fin de minimizar la afeción a hábitats de interés comunitario y especies de interés.

Con fecha 10 de diciembre de 2012, el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda resuelve aprobar el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo de viabilidad y anteproyecto de áreas de servicio de la A-62, Autovía de Castilla PP.KK. 151,0 al 351,7, tramo: Tordesillas-Fuentes de Oñoro, seleccionando la alternativa 2 del estudio excepto la zona 10 (pk 348+10) que será objeto de otro estudio específico del tramo Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro.

En base a los antecedentes indicados, con fecha 19 de junio de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el Estudio complementario y estudio informativo de viabilidad y anteproyectos de áreas de servicio de la A-62, autovía de Castilla, PP.KK. 333 al 351,7. Tramo Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro y su expediente de información pública.

El proyecto se localiza en un tramo de la autovía de Castilla A-62 emplazado en la provincia de Salamanca. Se presentan dos opciones para la localización del área de servicio. La zona 9 (alternativa 1) se encuentra principalmente en el término municipal de Ciudad Rodrigo y en menor medida en Carpio de Azaba (p.k. 334,05). Mantiene las características y ubicación que tenía en los estudios anteriores aunque se han recalculado sus movimientos de tierras y superficies de desmonte y terraplén empleando una cartografía con mayor grado de detalle, dándose por tanto unos valores de mediciones más exactos y precisos. El área de servicio de la zona 10 (alternativa 2) se encuentra en el término municipal de Fuentes de Oñoro (p.k. 347,9). En este caso, se ha visto reducida en su tamaño para minimizar el posible riesgo de afección a hábitats de interés comunitario. Además, su ubicación se ha desplazado respecto de la inicial, minimizando también la posible afección a la red de drenaje y a los elementos de Red Natura que pudieran verse afectados.

Se determinan las instalaciones necesarias en cada una de las zonas propuestas para determinar su dimensionamiento y la asignación de espacios. En cuanto a las actuaciones a ejecutar en la fase de obras, se incluyen las siguientes:

Urbanización: Movimiento de tierras y explanación, drenaje profundo y superficial, afirmado y pavimentación, ajardinamiento y colocación del mobiliario, iluminación exterior, red de suministro de agua y riego, y saneamiento.

Edificación: Edificio para tienda y estación de servicio, y edificio para cafetería-restaurante.

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

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Relieve, orografía y edafología: La cuenca del Duero, en la que se encuadra el área de estudio, es una depresión llana y elevada, bordeada por los sistemas montañosos que la encierran. Prácticamente, la totalidad de la cuenca se encuentra por encima de los 700 m. La parte central está formada por un relieve de llanuras escalonadas, la inferior a unos 700 m y la superior a unos 1.000 m. El tramo de la A-62 de estudio se trata de una zona llana, de pendientes muy bajas, casi a nivel, donde se elevan algunas pequeñas lomas de pendiente suave. Las manchas con pendientes fuertes también aparecen salpicando el área de estudio, sin formar áreas escarpadas de entidad considerable. En la zona del estudio no hay localizado ningún punto en el Inventario Nacional de Puntos de Interés Geológico.

Agua. Hidrología superficial y subterránea: La zona se asienta en la cuenca del Duero. Su caudal se enriquece con varios afluentes tales como el Pisuerga o el Esla en el norte, y el Adaja o el Tormes por el sur. La zona de estudio se encuentra en la subcuenca Águeda, donde destaca el río Águeda, del que son tributarios varios arroyos y riberas que cruzan el trazado de la A-62 con dirección sur-norte, habiéndose localizado también diversos canales, de mayor o menor tamaño, así como balsas dedicadas a varias actividades, entre ellas el regadío y la ganadería. Las dos alternativas propuestas no afectan de forma directa a ningún cauce.

Flora, vegetación y hábitats de interés comunitario: En la zona del proyecto se distinguen diferentes teselas de vegetación que se resumen en las siguientes:

Cultivos agrícolas y prados artificiales: teselas muy extendidas en la zona. Se incluyen los prados artificiales con especies anuales con un tratamiento más cercano al cultivo agrícola tradicional.

Herbazal: Espacios cubiertos en mayor o menor medida por hierba de origen natural.

Bosque adhesionado: Agrupaciones arbóreas de baja espesura que, de forma tradicional, tienen un doble uso forestal y agrícola/ganadero. Aparecen especies como encina (*Quercus ilex*), quejigo (*Quercus faginea*), melojo (*Quercus pyrenaica*) y alcornoque (*Quercus suber*).

Bosque: Agrupaciones arbóreas en espesura, de uso forestal, de origen natural o artificial (plantación). Predominan las especies de encina y pino piñonero (*Quercus ilex* y *Pinus pinea*).

Riberas: Formaciones arboladas situadas junto los cauces de los ríos. Destacan los alisos (*Alnus glutinosa*), fresnos (*Fraxinus angustifolia*), chopos (*Populus alba*) y álamo negro (*Populus nigra*). Por lo general, acompañados por diferentes especies de sauce (*Salix sp.*).

Zonas ocupadas por agua de forma permanente o temporal.

El área de distribución de la especie *Succisella carvalhoana* catalogada como vulnerable según la Lista roja de la flora vascular española, forma parte del área de estudio. No obstante, la especie no se ve afectada por ningún área de servicio.

En cuanto a los hábitats de interés comunitario, se encuentran presentes en la zona de estudio los siguientes: 6220\*. Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*; 6310. Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*; 3170\*. Lagunas y charcas temporales mediterráneas.

Fauna: El promotor indica que algunas de las especies de la zona se encuentran incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, catalogadas como vulnerables y como de interés especial. La cigüeña negra (*Ciconia nigra*) es la única especie de la zona de estudio incluida en la categoría de en peligro de extinción. También se encuentra incluida en el anexo I de la Directiva 2009/147/CE, relativa a la conservación de las Aves Silvestres en Europa. La especie cuenta con un Plan de Recuperación en el que se determinan una serie de Zonas de Importancia para su conservación. Las ubicaciones de las zonas 9 y 10 se localizan en la Zona de Importancia de la cigüeña negra.

El estudio también indica la posibilidad de presencia de la especie topillo de Cabrera (*Microtus cabreræ*) en base a los datos sobre distribución y requerimientos de hábitat. Esta especie se encuentra incluida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y en los anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre.

Tanto para la cigüeña negra como para el topillo de Cabrera, los datos bibliográficos sobre su distribución, junto con la visita de campo efectuada, no permiten afirmar con total seguridad que las especies ocupen el área afectada por el proyecto.

Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000 y Hábitats de Interés Comunitario: En la zona de estudio se localizan los siguientes espacios incluidos en la Red Natura 2000: ZEC y ZEPA ES0000218 Campo de Argañán y ZEC y ZEPA ES0000202 Campo de Azaba.

El ZEC y ZEPA Campo de Azaba incluye una comarca de relieve bastante llano con pequeñas colinas aisladas. El paisaje está formado por una serie de encinares y alcornoques (en su mayoría adeshados) alternados con cultivos de secano, pastizales, pinares de repoblación y zonas de matorral. Su importancia reside en la población reproductora de cigüeña negra (*Ciconia nigra*), con 8-10 parejas. Entre otras especies, destaca la población reproductora de cernícalo primilla (*Falco naumanni*), con 33 parejas y la presencia de calandino (*Squalius alburnoides*), endemismo de la Península Ibérica. En la cuenca del Águeda se encuentra presente el mejillón de río (*Unio sp.*). Las dos alternativas (zona 9 y zona 10) se localizan en el límite norte del ZEC y ZEPA, siendo la afección sobre el espacio, para ambas opciones, marginal.

El ZEC y ZEPA Campo de Argañán se compone de dehesas, cultivos y pastizales. Atraviesa la zona el río Azaba con una vegetación de ribera en buen estado (alisedas). El lugar presenta una de las mayores y mejores representaciones de dehesas de *Quercus ilex* de la región. Se citan alguna pareja de cigüeña negra y una población reproductora de cernícalo primilla, con 21-29 parejas. Entre las numerosas especies presentes, con diferente grado de abundancia, se incluyen el águila real, el calandino y mejillón de río. La estación de servicio de la zona 9 presenta coincidencia espacial con la ZEPA Campo de Argañán. La estación de servicio de la zona 10 no afecta al ZEC y ZEPA Campo de Argañán.

Las dos estaciones de servicio se encuentran en la IBA 065 Campo de Argañán.

Paisaje. En la zona de estudio aparecen representadas distintas unidades del paisaje:

Paisaje urbano: Corresponde a los núcleos urbanizados y a su entorno. Es un medio profundamente modificado para ajustarse a las necesidades humanas.

Paisaje rural: Se trata de paisajes agrícolas abiertos y desarbolados, es decir, zonas de relieve suavemente ondulado y vegas de ríos y arroyos.

Paisaje agrícola abierto: Zonas esencialmente agrícolas y zonas con presencia destacable de variedades forestales, que por su contenido natural se incluirían en áreas de paisajes naturales o seminaturales. Se incluyen en esta tipología paisaje arbolado agrícola, paisaje asociado al matorral, paisaje forestal...

Bienes materiales, patrimonio cultural: según la documentación arqueológica complementaria el «Estudio Informativo de Viabilidad y Anteproyecto de Áreas de Servicio de la A-62, Autovía de Castilla y León Occidental (Tordesillas-Fuentes de Oñoro)», la zona 10 inicialmente propuesta en el citado proyecto se encontraba afectada en un principio por el yacimiento de Valdemuchachos, por lo que se decidió trasladarla del p.k. 349,14 al p.k. 348,1 evitando así la afección al yacimiento. De esta forma se preserva la integridad de dicho yacimiento.

En la actualidad, la nueva situación planteada para la nueva alternativa 10 en este estudio tampoco se ve afectada por ningún yacimiento. Tampoco se encontró ninguna estructura que pudiera ser considerada como patrimonio histórico-artístico.

En cuanto a los bienes inmuebles declarados como BIC (Bien de Interés Cultural), en la banda aproximada de un kilómetro de la zona de estudio se encuentran los siguientes: Ciudad Rodrigo (conjunto histórico), catedral de Santa María, ayuntamiento de Ciudad Rodrigo, casa de los Castros, palacio de las Águilas, monasterio de la Caridad y ruinas del convento de San Francisco (todos ellos monumentos).

### 3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. Con fecha 19 de junio de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural «Estudio complementario al estudio informativo de viabilidad y anteproyectos de áreas de servicio de la A-62, autovía de Castilla, PP.KK. 333 al 351,17. Tramo Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro» y su expediente de información pública. Con fecha 3 de mayo de 2016 se recibe respuesta de la Dirección General de Carreteras a los requerimientos de subsanación de diversas carencias, comunicadas al promotor con fecha 16 de julio y 15 de diciembre de 2015.

El expediente completo aportado consta de tres tomos: Tomo I, memoria y anejos; tomo II, estudio de impacto ambiental; tomo III, informe a las alegaciones presentadas durante la información pública y adenda al estudio de impacto ambiental.

3.1.2 Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 10 de septiembre de 2014, la Dirección General de Carreteras remitió la documentación a los siguientes organismos, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 37 de la Ley de evaluación ambiental: Dirección General del Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino; Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; Ministerio de Defensa; Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León; Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León; Diputación Provincial de Salamanca; Ayuntamiento de Ciudad Rodrigo; Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro.

En el «Boletín Oficial del Estado» de 20 de septiembre de 2014, se publicó anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Occidental, por el que se sometía a información pública y ambiental el estudio complementario, para que las personas que lo desearan pudieran formular alegaciones u observaciones sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de las actuaciones, sobre

la concepción global de su localización y también a los efectos de la normativa de evaluación ambiental.

Se remitió copia del estudio para ser expuesto al público en las oficinas del Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro y de Ciudad Rodrigo. El estudio estuvo expuesto al público en la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León (Valladolid) y en la Unidad de Carreteras de Salamanca.

3.2 Resultado de la fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. En la fase de información pública no se formularon alegaciones por parte de particulares. Respecto de las consultas a las administraciones afectadas, se han recibido las siguientes respuestas:

Con fecha 6 de octubre de 2014, la Diputación de Salamanca informa que el Estudio Complementario no afecta a ninguna carretera de su titularidad.

Con fecha 15 de octubre de 2014, el Ministerio de Defensa informa que el Estudio complementario no afecta a la Defensa Nacional ni a sus zonas de seguridad, por lo que no formula objeción alguna a la tramitación del mismo.

Con fecha 17 de noviembre de 2014, el Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro emite informe en el que solicita que se seleccione de forma definitiva la alternativa 10, ubicada en el término municipal de Fuentes de Oñoro.

En primer lugar, indica que en este proyecto debe realizarse un enfoque más integrador y ponderado de los tres ámbitos del desarrollo sostenible: ambiental, económico y social de forma que, además de preservar los recursos naturales, las medidas de protección ambiental no deben impedir el desarrollo socioeconómico de la zona, teniendo en cuenta que la futura conexión internacional de la autovía A-62 española con la autovía A-25 portuguesa tendrá un impacto socioeconómico negativo sobre la población de la zona y que el área de servicio compensaría dicho impacto socioeconómico.

En segundo lugar, aprecia una serie de carencias y deficiencias en el proceso de valoración técnica de los impactos medioambientales previsibles, en la comparativa que se efectúa entre las dos ubicaciones. Según el Ayuntamiento existen deficiencias en la valoración final del impacto sobre la vegetación, sobre los espacios naturales y hábitats catalogados, sobre especies faunísticas de interés presentes en la zona y sobre afecciones a la fauna en la construcción y explotación del área de servicio.

Como conclusión, el Ayuntamiento solicita que se ponderen los tres ámbitos de desarrollo sostenible (ambiental, social y económico) y que se reevalúen las conclusiones del estudio de impacto ambiental, eliminándose cualquier alternativa que no sea la aprobación de la zona 10 para el área de servicio. Considera la zona 10 como la de mayor interés general para la comarca de Argañán.

En relación con la alegación presentada, el promotor del proyecto indica que, tanto en el estudio informativo, como en el estudio de impacto ambiental, se hace una valoración de la capacidad de acogida de cada localización en función de los aspectos físico, ambiental, cultural y territorial. En el estudio de impacto ambiental se identifican y valoran los impactos que cada alternativa generaría sobre su entorno. Como resultado de dichos análisis y valoraciones, el promotor expone que se selecciona como mejor alternativa la situada en el término municipal de Fuentes de Oñoro.

Por otro lado, en el estudio de impacto ambiental se analizan los impactos sobre la vegetación y sobre los hábitats de forma separada. El promotor expone que la vegetación presente en la zona 10 (T.M. de Fuentes de Oñoro) posee mayor diversidad y madurez y, por tanto, la valoración de la vegetación es superior a la de la zona 9. La valoración de la afección a los hábitats de interés comunitario y más concretamente a los prioritarios, se realiza dentro de la variable «espacios protegidos», siendo más favorable en Fuentes de Oñoro al afectar a menor superficie de hábitats prioritarios.

En relación con la afección a la fauna, indica el promotor que se han seleccionado aquellas especies que puedan ser más sensibles en la zona, centrándose los esfuerzos en la cigüeña negra y el topillo de Cabrera. Ambas localizaciones se encuentran dentro del

Plan de Recuperación de la cigüeña negra, por lo que se ha analizado profundamente la afección a la especie. En la localización de Fuentes de Oñoro, se concreta la existencia de un hábitat potencial para la especie, por lo que, dado que el proyecto pudiera afectarla de forma apreciable, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras para paliar el impacto potencial. En cuanto a la presencia de aves esteparias, en el entorno de Ciudad Rodrigo, se descartó su afección dado el fuerte rechazo que manifiestan a la presencia de infraestructuras como la autovía.

Con fecha 19 de diciembre de 2014 la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, informa que las actuaciones proyectadas no afectarán, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos a la integridad de los siguientes lugares incluidos en Red Natura 2000 con los que presentan coincidencia territorial: ZEC y ZEPA Campo de Argañán, ZEC y ZEPA Campo de Azaba, siempre y cuando se cumplan las medidas expuestas con posterioridad.

Se indica que las actuaciones son compatibles con los objetivos de conservación establecidos en el Plan de Recuperación de la cigüeña negra y no afectarán a especies incluidas en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León presentes en el ámbito del proyecto, siempre y cuando se cumplan las siguientes medidas:

1. Se evitará cualquier actuación y ocupación que suponga la alteración de la red de drenaje natural de la zona.
2. Se llevará a cabo la señalización y balizamiento de la zona.
3. Los parques de maquinaria y zonas de almacenamiento temporal se ubicarán en áreas degradadas en las que no exista riesgo de vertidos accidentales a la red de drenaje natural.
4. La iluminación exterior se realizará de forma que evite afecciones a la fauna silvestre utilizando luminarias tales que, una vez instaladas, no emitan luz sobre el plano horizontal que pasa por el centro de la lámpara.
5. Se adoptarán medidas que eviten la electrocución y/o colisión de avifauna con líneas eléctricas.
6. Deberá contarse con un plan de abandono y restauración de las zonas ocupadas.

El promotor responde que el proyecto de construcción desarrollará todas las medidas incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental así como las propuestas por la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental y las que añadan en la futura Declaración de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento emite informe en el que indica que en el ámbito de influencia geográficas del estudio se están desarrollando los trabajos del Estudio de conexión ferroviaria de alta velocidad entre Madrid-Lisboa/Oporto. Corredor entre Almeida y Salamanca, del que no existen trazados finales aprobados.

El promotor del proyecto responde que, dado que el área de servicio planteada en la propuesta final del estudio complementario y estudio informativo se localiza dentro del corredor de la autovía A-62 y adosada a la misma, serán compatibles dicha ubicación propuesta del área de servicio con el trazado final de la línea del AVE Madrid-Lisboa/Oporto, corredor entre Almeida y Salamanca.

Con fecha 20 de septiembre de 2016 se recibe escrito de la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, por el que envía informe de la Confederación Hidrográfica del Duero, de fecha 12 de mayo de 2016. A su vez, se solicita que este Ministerio continúe con el procedimiento de evaluación ambiental para la emisión de Resolución sobre Evaluación de Impacto Ambiental del Estudio Complementario al Estudio Informativo mencionado. Se incluye también informe al escrito de la Confederación Hidrográfica del Duero, elaborado por el promotor del proyecto.

En dicho informe, de fecha 12 de mayo de 2016, se informa lo siguiente:

Según las comprobaciones realizadas por el Organismo de Cuenca, el área de servicio de la zona 9 no se encuentra afectada por cauce alguno ni por sus zonas de protección (servidumbre y policía), mientras que la alternativa de la zona 10 se encuentra atravesada por dos cauces sin denominación, suponiendo por tanto afección al dominio público hidráulico y a sus zonas de protección.

En el informe de respuesta a la Confederación elaborado por el promotor, Dirección General de Carreteras, se analiza el emplazamiento de la zona 10 en relación con la red hidrográfica, aportando cartografía a diversas escalas. Se concluye lo siguiente:

Existen dos arroyos afectados por la zona 10, según la cartografía 1:25.000. Sin embargo, dichos arroyos aparecen con diferente extensión en las cartografías analizadas:

Arroyo oeste: Este arroyo aparece definido en la cartografía 1:25.000 y en el visor cartográfico de la Confederación Hidrográfica del Duero, no siendo así en el resto de cartografías consultadas. Tras analizar la fotografía aérea y la cartografía 1:2.000 se observa claramente la existencia de una ODT (obra de drenaje transversal) en la autovía que da continuidad a dicho arroyo.

La zona 10 intercepta este arroyo en los ramales, por lo que la afección se minimizará construyendo una ODT de características similares a la existente.

Arroyo este: Este arroyo aparece definido en la cartografía 1:25.000, mientras que en el visor cartográfico de la Confederación Hidrográfica del Duero presenta una extensión menor, naciendo en la mediana de la autovía. En el resto de cartografías consultadas no aparece como cauce y tras consultar en la cartografía aérea y la cartografía 1:2000 no se observa la existencia de ninguna ODT en la autovía que de continuidad a dicho arroyo. Por lo que la cabecera del arroyo representado en la cartografía 1:25.000 no tienen continuidad con el arroyo.

Por ello, el promotor considera válida la selección de alternativas realizada en el Estudio Informativo y en el Estudio de Impacto Ambiental y ratifica la selección de la zona 10.

### 3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental.

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 15 de diciembre de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural remite oficio a la Dirección General de Carreteras en el que se indica que una vez recibido el expediente se observa que el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas no se ha realizado conforme a lo establecido en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En concreto, no se ha solicitado el informe preceptivo al órgano con competencias en materia de dominio público hidráulico (Confederación Hidrográfica del Duero).

Se indica también que en la documentación recibida figura la consulta al órgano con competencias sobre patrimonio cultural, si bien no consta el informe de respuesta. Al considerarse necesario dicho informe, se solicitó que se reiterase la consulta a la Dirección General de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

Con fecha 3 de mayo de 2016, la Dirección General de Carreteras remite respuesta de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, en el que se indica que se emite informe favorable dado que no se ha constatado, tras la realización de la prospección arqueológica de carácter intensivo de los terrenos en los que se prevé la ubicación de estos servicios, ninguna evidencia arqueológica en superficie. Aún así, se considera necesario que en la fase de obra se realice un control arqueológico de los movimientos de tierra, incluyendo los de limpieza superficial.

En la respuesta del promotor también se indica que se ha reiterado la consulta a la Confederación Hidrográfica del Duero, no habiéndose obtenido respuesta por lo que la Dirección General de Carreteras entiende que no hay disconformidad.

Con fecha 5 de octubre de 2016 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, a la vista del informe del promotor relativo al informe de la Confederación Hidrográfica del Duero, se plantea dudas sobre la viabilidad de la zona 10 como emplazamiento del área de servicio en materia de competencia del organismo de cuenca. Por lo que se solicita a la Confederación Hidrográfica del Duero las siguientes aclaraciones:

En el marco de la legislación vigente en materia de aguas, obligatoriedad de solicitar autorización al organismo de cuenca en el caso de la alternativa seleccionada por el promotor, zona 10.

En caso de ser preceptiva la solicitud de autorización del organismo de cuenca, viabilidad de esta autorización en lo referente a la legislación sectorial en materia de aguas. En concreto, si el área de servicio pueda ser autorizada en la zona 10.

Con fecha 14 de noviembre de 2016 la Confederación Hidrográfica del Duero remite informe en el que se ratifica en la selección de la zona 9 ya que en este caso no supone afección al dominio público hidráulico, mientras que la zona 10, aun considerando el informe presentado por el promotor, se localiza en zona de policía de cauce. Todo ello no exime de cualquier autorización o concesión que competa otorgar al organismo de cuenca en aplicación de la legislación vigente en materia de su competencia. Cualquier obra en cauce o zona de policía requerirá de la correspondiente autorización del organismo de cuenca, así como de autorización de vertido en caso de que esta se realice al dominio público hidráulico.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Con objeto de optimizar la futura ubicación del área de servicio, minimizando el efecto sobre el medio, el promotor ha estudiado la capacidad de acogida en el entorno del tramo de autovía considerado, caracterizando el territorio desde las perspectivas físicas, ambientales, territoriales, socioeconómicas y culturales. El resultado final de las zonas de posible localización es el siguiente:

Zona 9: PK: 334,050. T.M Ciudad Rodrigo-Carpio de Azaba. El promotor indica que su capacidad de acogida es alta-nula (sobre todo en la zona norte).

Zona 10: PK: 347,900. T.M Fuentes de Oñoro. Su capacidad de acogida es alta, tocando levemente zonas de capacidad de acogida nula.

Posteriormente, se ha procedido a la identificación, caracterización y ponderación de los impactos generados para cada una de las dos alternativas, obteniéndose una valoración de los diferentes efectos. Los aspectos más destacados de cada ubicación, desde la perspectiva ambiental, son los siguientes:

Zona 9. T.M Ciudad Rodrigo-Carpio de Azaba. Coincidente con majadales, comunidades herbáceas especializadas dominadas por la gramínea *Poa bulbosa*, de alto valor ganadero. Se localiza en un área incluida en el Plan de Conservación de la cigüeña negra, por lo que resultaría necesario adoptar medidas correctoras. En la margen derecha coincide parcialmente (1,39 ha) con la ZEPA Campo de Argañan y en la margen izquierda afectaría ligeramente (0,23 ha) en el límite del ZEC y ZEPA Campo de Azaba, por lo que se deberían aplicar las medidas correctoras necesarias. Afectaría directamente a una superficie mayor de hábitat (67.309 m<sup>2</sup>), siendo este prioritario: 6220\*. Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea* (\*). La afección sobre el hábitat 6220\* en Red Natura es de 0,2271 ha, que representa el 0,063 % de la superficie total del hábitat en el ZEC Campo de Azaba.

Zona 10. T.M Fuentes de Oñoro. En la zona se encuentran formaciones adhesionadas (*Quercus sp.*) y pastizales. También se encuentra en un área incluida en el Plan de Conservación de la cigüeña negra y además puede verse afectado el hábitat del topillo de

Cabrera (*Microtus cabrera*), por lo que será necesario adoptar las medidas correctoras necesarias. En la margen izquierda coincide ligeramente (0,4 ha) con el ZEC y la ZEPA Campo de Azaba, por lo que deberán tomarse las medidas correctoras necesarias. Comparativamente con la alternativa 9, afectaría a una superficie total de hábitats inferior, 48.177 m<sup>2</sup>: 13.184 m<sup>2</sup> del hábitat prioritario 6220\*, y 34.993 m<sup>2</sup> del hábitat 6310. Dehesas perennifolias de *Quercus spp.* De las anteriores, la superficie total de hábitats coincidente con el ZEC Campo de Azaba ascendería a 0,4026 ha. También afectaría indirectamente al hábitat 3170\*. Lagunas y charcas temporales mediterráneas. Estas afecciones indirectas se pueden minimizar con un correcto diseño del drenaje de la actuación, que garantice la no interrupción de la esorrentía que alimenta las charcas.

La matriz de valoración de impactos muestra los resultados numéricos de la valoración de los diversos impactos en cada una de las ubicaciones propuestas. El valor resultante es de -0,279 para la zona 9 y de -0,280 para la zona 10, calificándose en ambos casos el impacto total como moderado –su recuperación no precisa prácticas protectoras o correctoras demasiado intensivas y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo; supone un cambio perceptible en el valor ambiental del conjunto–.

Para la determinación final de la alternativa seleccionada el promotor ha procedido a la realización de un análisis multicriterio, recogido en el estudio informativo del anteproyecto, en el que se consideran costes, seguridad vial, consecuencias sobre el usuario, consecuencias institucionales y consecuencias ambientales. El promotor concluye que el área con una mayor utilidad total es la correspondiente al área de servicio ubicada en la zona 10, Fuentes de Oñoro, que resulta seleccionada.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental.

Atmósfera: Las acciones derivadas de la actuación tendrán un efecto directo sobre los componentes de la atmósfera. Durante la fase de ejecución, los movimientos de tierras, las excavaciones, el movimiento de maquinaria, entre otras, generarán altos niveles de inmisión de partículas (polvo, humos, etc.) y otros elementos gaseosos procedentes de los motores de la maquinaria. Durante la fase de funcionamiento, dará lugar a inmisión de contaminantes gaseosos, vertidos, líquidos, etc., procedentes de los vehículos que se acerquen al área de servicio.

Se puede producir un aumento del nivel sonoro debido a los movimientos de tierras y a la presencia de maquinaria pesada durante la ejecución de las obras. También en la fase de funcionamiento, a consecuencia de la propia actividad del área de servicio así como al incremento de tráfico en la zona. Asimismo, el alumbrado de las áreas de servicio y zonas de acceso va a suponer un incremento en la emisión de cantidades de luz durante las horas nocturnas. Este último efecto puede suponer una pérdida de calidad ambiental del entorno por contaminación lumínica.

Con el fin de limitar los posibles impactos durante la fase de obras: se minimizarán las excavaciones; se proponen riegos periódicos en las épocas de baja pluviometría; estará prohibida la quema de monte bajo, leña, aceites, plásticos, etc.; los camiones irán cubiertos con un toldo impermeable; se utilizará maquinaria de construcción adecuada y se supervisará su correcto mantenimiento y puesta a punto con el fin de que cumpla la normativa de las emisiones que resulte de aplicación.

Para minimizar la contaminación acústica se establecerán limitaciones horarias evitando la realización de obras o movimiento de maquinaria fuera del periodo diurno. Se llevará a cabo el correcto mantenimiento de la maquinaria, siempre de acuerdo con las exigencias establecidas por la legislación vigente.

Con la finalidad de reducir los efectos de la luminosidad, los elementos de alumbrado utilizados deberán evitar la proyección cenital del haz de luz y se instalarán de forma que distribuyan la luz de la manera más eficiente, considerando cuidadosamente aquellas

zonas que limitan con las cubiertas vegetales existentes. En estos casos se evitará la emisión de luz en las direcciones que puedan perjudicar al paisaje y a la fauna existente.

La actividad se realizará fuera del periodo estival en los tramos más próximos a poblaciones, siempre que esto sea viable dentro del plan de obra, en las acciones más impactantes: área de acopio y transporte de materiales, viales, vertederos, préstamos, casi siempre asociados al movimiento de tierras.

En fase de funcionamiento, se procederá a recuperar los vapores en las operaciones de abastecimiento de la estación y suministro de combustible a vehículos. Esta medida se desarrolla en la estación de servicio y reduce a niveles ínfimos las emisiones de compuestos orgánicos volátiles a la atmósfera.

Geología, geomorfología y ocupación del suelo: Los movimientos de tierras pueden generar efectos negativos sobre la topografía de los terrenos con aparición de desmontes y terraplenes no existentes en la situación original, aumento de la erosión, aparición de nuevas masas de materiales y tierra como consecuencia de la creación de escombreras y depósitos de materiales sobrantes, etc.

Para disminuir los efectos, se reducirá al máximo la superficie ocupada y se recuperarán los horizontes edáficos más valiosos para facilitar los procesos de revegetación posteriores. Se procederá a delimitar el terreno afectado (jalónamiento) previamente al comienzo de las obras, restringiéndose el movimiento de la maquinaria a las zonas destinadas a tal efecto. Se delimitará un espacio destinado a la acogida de las instalaciones auxiliares a la obra, y se realizarán las labores de mantenimiento de maquinaria no apta para circular en zonas habilitadas al efecto. Se prevé la elaboración de un plan de gestión de la tierra vegetal donde se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial de suelo en los movimientos de tierra, su acopio y mantenimiento.

Según los cálculos estimados de volumen de tierra para el desmonte y terraplén, se necesitará zona de vertedero, proponiéndose para el material excedentario el vertedero propuesto en el estudio de impacto de la A-62, localizado entre el municipio de Salamanca y Vilamayor. Respecto de las zonas de préstamos, se detallarán en el proyecto de construcción.

En todas aquellas zonas afectadas por movimientos de tierras o excavaciones y, en general, en todas aquellas operaciones de obra que supongan la aparición de superficies descubiertas, se procederá a su revegetación una vez alcanzadas las superficies definitivas, al objeto de evitar la aparición de fenómenos erosivos. Se evitarán los riesgos de deslizamientos mediante un diseño adecuado de los taludes, con pendientes tendidas o abancalamientos. Otras medidas adicionales son la instalación de mallas y/o plantaciones.

Residuos: Los residuos generados durante la ejecución de las obras se gestionarán conforme la legislación vigente, primando su reutilización y reciclaje frente al vertido. Los sobrantes de tierra serán depositados en vertederos autorizados. En el supuesto de realizar almacenamiento temporal de residuos, mientras no sean entregados a un gestor autorizado se localizarán dentro de la zona de obras en superficies delimitadas y señalizadas que se dispondrán en contenedores u otros medios necesarios para evitar posibles afecciones al suelo.

Hidrología: El movimiento de tierras y modelado de topografía puede provocar alteraciones temporales o permanentes del volumen de agua de escorrentía, así como de sus canales naturales de conducción. En cuanto a la calidad de las aguas superficiales, puede producirse contaminación por vertidos accidentales o como consecuencia del aumento de la turbidez producida por movimientos de tierra y vertidos accidentales derivados de las obras. En el caso de las masas de agua subterránea, pueden verse afectadas por el riesgo de contaminación por vertidos accidentales que pudieran infiltrarse.

Durante la fase de funcionamiento, la escorrentía superficial se verá incrementada produciendo al mismo tiempo el lavado de superficies donde puede haber restos de materiales contaminantes, como es el caso de hidrocarburos en los aparcamientos.

El riesgo de contaminación de las aguas será localizado y podrá atenuarse poniendo en práctica las siguientes medidas:

Quedarán prohibidos vertidos de cualquier tipo de material o sustancia a las aguas superficiales, extremándose las precauciones en talleres y zonas de acopios de productos peligrosos.

De forma previa a la realización de las obras, se procederá al balizado y replanteo de la zona de trabajo.

Las instalaciones de obra y parques de maquinaria se ubicarán preferentemente en las áreas más impermeables y por lo tanto no vulnerables. Las labores de mantenimiento de la maquinaria de obra no apta para circular por carretera se realizarán dentro de la zona habilitada para ello, disponiendo de los medios necesarios para evitar cualquier filtración que pueda afectar a las aguas subterráneas por derrames accidentales.

Quedará expresamente prohibida la utilización de márgenes, riberas (20 m de ancho en ambas márgenes a lo largo del cauce) y zonas de servidumbre o policía como lugar para el depósito de materiales, parques de maquinaria y en general, todas aquellas actividades que supongan un riesgo de contaminación de las aguas o alteración de los ecosistemas asociados.

Se dispondrán barreras de sedimentos en las proximidades de cursos fluviales que impidan que la lluvia arrastre parte de las tierras hasta aquellos. Se realizarán balsas de decantación con base impermeable que permitan la acumulación y posterior retirada de los posibles vertidos contaminantes que se generarán.

Para el bombeo de combustible desde el depósito al surtidor es preferible el sistema de aspiración mediante vacío ya que la aspiración comienza sólo cuando se levanta la manga y al finalizar el repostaje del vehículo queda un volumen residual de las conducciones. Por el contrario, en un bombeo a presión la presencia de combustible es constante por lo que en caso de fuga ésta sería un derrame continuo. En este caso se recomienda la instalación de tuberías de doble pared.

Se considera recomendable la instalación de un sondeo aguas debajo de la estación de servicio sirviendo de control para detectar la presencia de combustible y por tanto de fugas.

Se recomienda tener una red de drenaje especial para el túnel de lavado y proceder al recirculado del agua. En este circuito es conveniente disponer de un separador de hidrocarburos.

**Fauna:** Los posibles efectos derivados del proyecto durante la fase de ejecución son la destrucción directa del hábitat y los desplazamientos provocados por el ruido. En fase de funcionamiento, el riesgo de atropello y el ruido.

Los desbroces y movimientos de tierra supondrán la eliminación de la vegetación del área a ocupar así como la afección a la fauna asociada directa o indirectamente a la misma. Las especies con capacidad de desplazamiento (aves y mamíferos de tamaño medio) se establecerán en otras áreas, mientras que aquellas con baja movilidad podrán ser eliminadas en esta fase inicial de las obras o reconstruirán sus dominios vitales en zonas más o menos provistas de sus hábitats naturales.

El ruido originado durante la construcción y explotación del área de servicio provocará en los vertebrados una reacción inmediata de huida, si bien una parte de los ruidos regulares serán compensados en ciertas especies por habituación, por lo que no se ha considerado la adopción de medidas específicas.

Las medidas planteadas para atenuar los anteriores efectos son: en el diseño de la ubicación de las instalaciones que componen las áreas de servicio se tendrá en cuenta la posibilidad de instalar aquellas que vayan a soportar más trasiego (ruidos, personas, luces, etc.) lo más cercanas posibles a la autovía, alejándolas del límite externo del área de servicio; planificación del calendario de ejecución de obra, prestando especial atención a los periodos de reproducción y cría de las especies faunísticas presentes; jalonamiento de las zonas de ocupación y disposición de vallas y cercas por todo el perímetro de la obra con el fin de evitar los atropellos y la entrada de la fauna a la zona de obras.

Si bien la presencia de las especies cigüeña negra y topillo de Cabrera en el entorno del proyecto no está confirmada, ante la posibilidad de que las actuaciones pudieran afectar al hábitat potencial de ambas especies, el promotor propone una serie de medidas para paliar el impacto potencial a estas especies más sensibles:

Para la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), mejora del hábitat de alimentación de la especie. Se propone la realización de un inventario de charcas, estanques y lagunas en un entorno de 1.000 metros alrededor de la estación de servicio que finalmente se construya y realizar actuaciones directas de mejora en aquellas que en principio puedan reunir condiciones para ser utilizadas por la especie (tamaño mínimo, profundidad, desniveles de orillas, vegetación circundante, etc.).

Para el topillo de Cabrera (*Microtus cabrerae*), se propone la realización previa de un inventario y valoración de sus poblaciones situadas en un entorno de 2.000 metros alrededor del área de servicio. Se identificará la problemática asociada al hábitat y propuesta de actuaciones que se llevarán a efecto en la primera etapa de la fase de explotación. Se rediseñarán los drenajes en uso que no cumplan los objetivos. Se realizará un estudio sobre la restauración de la plataforma existente en los límites del área de servicio 10 y que taponen el drenaje natural del arroyo allí existente. Se propone el desmontaje de las líneas eléctricas existentes en el área de influencia de las estaciones de servicio y se evitarán la instalación de nuevas torretas en el desarrollo del proyecto, de forma que se eviten o reduzcan el número de posibles posaderos para predadores de la especie.

Vegetación y hábitats de interés comunitario: Entre las afecciones directas se considera la eliminación de la vegetación. Durante la fase de ejecución, como consecuencia del movimiento de tierras y labores de pavimentación, se eliminarán diversos estratos de vegetación. Ello conllevará efectos secundarios, como el aumento de la erosión y la destrucción y/o alteración de hábitats.

A la hora de analizar la afección generada a los hábitats de interés comunitario, se ha cartografiado, sobre la ortofotografía y con ayuda del trabajo de campo, las asociaciones de hábitats presentes en la zona. A partir de estos hábitats cartografiados, se ha calculado la afección sobre los distintos tipos de hábitats:

Hábitat prioritario 6220\*. Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*, ocupando un total de 13.184 m<sup>2</sup>.

Hábitat 6310. Dehesas perennifolias de *Quercus spp*, ocupación directa de 34.993 m<sup>2</sup> de este hábitat. De los anteriores, 4.332 m<sup>2</sup> corresponden a zonas verdes del área de servicio.

Hábitat 3170\*. Lagunas y charcas temporales mediterráneas, ocupación directa de 214 m<sup>2</sup>. Esta ocupación directa solo se produce en la parte más externa de una charca. Existe una afección indirecta sobre tres charcas provocada por la ocupación parcial de las cuencas que las alimentan. Un correcto diseño de los drenajes de la actuación puede reducir de manera apreciable el impacto indirecto sobre este hábitat prioritario. Es importante señalar el origen antrópico de estas charcas: mientras que la charca 1 se ha generado por el vertido de materiales de construcción que bloquean el cauce, las charcas 2 y 3 son abrevaderos abandonados.

Con el fin de proteger las formaciones vegetales y hábitats de interés comunitario durante los procesos constructivos se llevarán a cabo las siguientes medidas:

Se respetará todo tipo de vegetación existente que no esté afectada directamente por la ejecución de la obra. En el replanteo se marcarán de forma clara y distinta los árboles a proteger y los que se eliminarán.

Como medida correctora se plantea el trasplante de los pies de mayor porte que resulten afectados, en concreto los pies con una circunferencia de tronco >40 cm, aun asumiendo que no hay garantía de éxito. Con el fin de aumentar la probabilidad de éxito el trasplante se realizará en lugares cercanos al entorno del proyecto, y solamente se llevará a cabo en otoño.

La eliminación de la vegetación del área a revegetar será siempre mediante sistema de roza que facilite la revegetación natural.

Se elaborará un calendario de señalización, ejecución y retirada de protecciones y señalizaciones.

En el caso de las afecciones generadas sobre el hábitat 3170\* se puede minimizar con un correcto diseño del drenaje de la actuación, que garantice la no interrupción de la escorrentía que alimenta las charcas.

El estudio incluye un apartado de restauración vegetal e integración paisajística dirigida a las superficies de desmontes, terraplenes, zonas de préstamo, zonas verdes y pantallas vegetales, donde se prevén diversos tratamientos, siembras y plantaciones. El promotor estima la superficie susceptible de restauración en 13.451 m<sup>2</sup>: desmontes 4.009 m<sup>2</sup>, terraplenes 5.110 m<sup>2</sup>, pantalla 1.500 m<sup>2</sup>. Las zonas verdes, 4.332 m<sup>2</sup>, corresponden a superficies ocupadas actualmente por dehesa de encina, que no se verá desplazada por las obras sino que será objeto de conservación.

Red Natura 2000: en la zona de estudio se localizan los siguientes espacios incluidos en la Red Natura 2000: ZEC y ZEPA ES0000218 Campo de Argañán, y ZEC y ZEPA ES Campo de Azaba.

La superficie coincidente con espacios de la Red Natura 2000 de la estación de servicio de la zona 10 es de 0,4 ha de la ZEPA y ZEC Campo de Azaba. Las superficies de ocupación sobre los hábitats presentes en el ZEC Campo de Azaba son: 0,3231 ha sobre el hábitat 6310. Dehesas perennifolias de *Quercus spp.* (representa el 0,0015 % de la superficie total del hábitat en el ZEC); y 0,0795 ha sobre el hábitat 6220. Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*(\*) (representa el 0,022 % de la superficie total del hábitat en el ZEC).

Paisaje: La adaptación a la morfología del terreno natural con suaves pendientes da como resultado una minimización del movimiento de tierras, integrando así la actuación en la topografía del terreno y minimizando el impacto paisajístico. Se evalúa la pérdida de paisaje intrínseco con un valor estético elevado, o la introducción de elementos antiestéticos en la escena. Las medidas para la protección del paisaje estarán encaminadas a conseguir la integración paisajística de la infraestructura. Se plantean las siguientes medidas:

Se evitará el empleo de materiales de deficiente conservación, así como la utilización en los paramentos exteriores de pinturas fácilmente alterables por los agentes atmosféricos o de combinaciones agresivas de color.

Se prohibirá utilizar los espacios libres para depósito de materiales, desperdicios, etc.

Con el fin de evitar la erosión y conseguir la integración ambiental y paisajística de la obra, se proyectan distintos tratamientos para la implantación de una cubierta vegetal en los taludes resultantes y en el espacio alterado del entorno.

Patrimonio cultural: Se realizarán inspecciones de vigilancia a través del servicio de arqueología, aplicándose la legislación vigente en esta materia.

Si durante el movimiento de tierras apareciesen restos arqueológicos se comunicará a los servicios correspondientes ateniéndose a las directrices a seguir. Los trabajos de prospección arqueológica serán realizados por un técnico especializado.

Se efectuará una estimación de la incidencia del proyecto, obra o actividad sobre los bienes del patrimonio etnológico.

La estimación en ambos casos se extenderá al ámbito de afección, que incluirá las zonas de obras auxiliares, las zonas de expropiación temporal y el movimiento de maquinaria y un área de 100 m donde se llevarán a cabo los movimientos de tierra.

Medio social: Previamente a la fase de construcción se desarrollará un plan de seguridad y salud. Se deberá delimitar la actuación de obra y señalización adecuada de la misma, así como la regulación del tráfico para evitar interrupciones en el mismo. Finalizadas las obras, se repondrán todas las infraestructuras que hayan sido afectadas por las mismas, así como los caminos de acceso.

El promotor del proyecto entiende que una estación de servicio en sí misma no es una instalación contaminante, sino que lo son los riesgos de contaminación derivados de la naturaleza de los productos que se comercializan y almacenan en ella. Como medidas de prevención se establecerán las siguientes:

Medidas de minimización de riesgos: Versarán sobre los siguientes aspectos; enterrado de los tanques, instalación de la red de tuberías, realización de conexiones, instalación de surtidores, diseño de la red de drenaje, pavimentación de la superficie, llenado de los depósitos de almacenamiento.

Medidas complementarias recomendadas: Recuperación de los vapores de gasolina en las operaciones de carga en los vehículos, bombas de aspiración, sondeo de control de aguas, lavado de coches, etc.

Programa de vigilancia ambiental: El estudio de impacto ambiental cuenta con un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de la aplicación de las medidas protectoras y correctoras y el comportamiento de los parámetros ambientales. Concretamente, sus objetivos son verificar la evaluación inicial de los impactos previstos, controlar la aplicación y eficacia de cada una de las medidas, detectar los impactos no previstos o los cambios en los que sí se habían identificado y redefinir las medidas que no hayan sido eficaces.

Antes de iniciar el programa de vigilancia ambiental y previamente al inicio de las obras se realizará una campaña cero de reconocimiento del terreno que complemente y actualice los aspectos descritos en el estudio de impacto ambiental y en el estudio realizado en fases futuras del proyecto, para poder identificar y valorar las alteraciones introducidas por las obras y para definir las zonas o los aspectos en las que se realizarán los muestreos y observaciones y su estado preoperacional.

El programa de vigilancia ambiental se estructura en dos fases:

Fase de construcción de las instalaciones, relativa a la ejecución de las obras. Durante esta fase, la vigilancia se centrará en garantizar y verificar la correcta ejecución de las obras del proyecto respecto a las incidencias ambientales y de las medidas propuestas, además de vigilar la aparición de impactos no previstos.

Fase de explotación, relativo al funcionamiento de la nueva infraestructura a desarrollar en los tres años posteriores a la finalización de las obras. Se comprobará la efectividad de las medidas protectoras y correctoras aplicadas durante la fase de construcción. En caso de no cumplir los objetivos previstos, se plantea reforzar o complementar estas medidas.

En ambas fases se realizarán visitas a las áreas y su entorno, que darán lugar a informes que recojan la información necesaria para la correcta comprensión de los resultados obtenidos. La realización del seguimiento se basará en la formulación de indicadores que proporcionen la forma de estimar de manera cuantificada y simple, en la medida de lo posible, la realización de las medidas previstas y sus resultados. Se proponen tres tipos de informes:

Informe inicial: Se remitirá antes del inicio de las obras e incluirá los resultados de la prospección botánica, los estudios arqueológicos realizados, el cronograma de la fase de obras, cartografía con los accesos, caminos e instalaciones auxiliares sobrepuesta sobre la cartografía ambiental, incluyendo el resultado de las prospecciones realizadas.

Informes ordinarios trimestrales durante la fase de obras e informes extraordinarios que se emitirán cuando se produzcan incidencias que obliguen una actuación inmediata o modificaciones del proyecto que lleven aparejados nuevos impactos.

Informe final del periodo de obras en el que se cuantifique y valore la afección del proyecto sobre cada uno de los elementos ambientales y corrección realizada.

## 5. Condiciones y prescripciones al proyecto

5.1 Medidas preventivas y correctoras para la alternativa seleccionada. En función de los informes recibidos a lo largo de este proceso de evaluación ambiental, las medidas

propuestas en el estudio de impacto ambiental y el plan de vigilancia ambiental, se estima necesario incluir las siguientes condiciones específicas:

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, establece las siguientes medidas para la realización del proyecto:

Se evitará cualquier actuación y ocupación que suponga la alteración de la red de drenaje natural.

La iluminación exterior se realizará de forma que evite afecciones a la fauna silvestre utilizando luminarias, tales que, una vez instaladas no emitan luz sobre el plano horizontal que pasa por el centro de la lámpara.

Se adoptarán medidas que eviten la electrocución y/o colisión de avifauna con líneas eléctricas.

Según lo establecido por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, durante la fase de obras se llevará a cabo un control arqueológico de los movimientos de tierra, incluida la limpieza superficial.

Se trasplantarán todos los ejemplares de encina con una circunferencia de tronco superior a 40 cm coincidentes con el área de servicio (excluidas zonas verdes). Ante la dificultad de conseguir el arraigo y supervivencia de estos ejemplares, se acompañará cada uno de ellos con cuatro plantas de dos savias de la misma especie, implantándose en su inmediata proximidad, que deberán reponerse en caso de presentarse marras. El trasplante se realizará en lugares cercanos al entorno del proyecto, y se llevará a cabo en otoño. Se aplicarán técnicas y tratamientos de conservación y mantenimiento al uso y que aumenten la probabilidad de éxito. El proyecto de construcción especificará las áreas de trasplante, aportando cartografía de detalle que permita el seguimiento de esta medida en el programa de vigilancia.

Ante la posibilidad de que las actuaciones pudieran afectar al hábitat potencial de las especies cigüeña negra y topillo de Cabrera, todas las medidas propuestas por el promotor se llevarán a cabo en todo caso, y bajo la supervisión del órgano responsable en la materia de la Junta de Castilla y León.

La Confederación Hidrográfica del Duero establece que para la realización de cualquier obra que pueda afectar a cauce público o que esté situada dentro de la zona de policía, se deberá solicitar autorización administrativa previa de ese organismo de cuenca, atendiendo a los artículos 6 y 77 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio y a los artículos 9, 72 y 78 y siguientes del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Será de aplicación al presente proyecto el cumplimiento de las medidas que se propusieron por este organismo para el proyecto «Estudio informativo de viabilidad y anteproyecto de áreas de servicio de la A-62, Autovía de Castilla, tramo Tordesillas-Fuentes de Oñoro» y recogidas en la Resolución de la Secretaría de Estado de la Declaración de Impacto Ambiental, de fecha 20 de julio de 2012.

Además, se dará cumplimiento a las siguientes medidas ya establecidas en la DIA 2012.

El proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido que permita determinar los niveles sonoros que se producirán durante la explotación de la nueva infraestructura. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como la instalación de nuevas pantallas acústicas y utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir el ruido.

El proyecto constructivo de cada estación de servicio definirá las medidas para evitar el riesgo de contaminación de los suelos y de las aguas, así como la emisión de compuestos orgánicos volátiles.

Los residuos generados durante la fase de ejecución de las obras se gestionarán conforme a la legislación vigente. Concretamente, los excedentes de excavación se gestionarán conforme al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la

producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. En caso de almacenamiento temporal de residuos, se dispondrá de contenedores u otros medios necesarios para evitar posibles afecciones al suelo.

El diseño de las líneas eléctricas aéreas que sea necesario instalar para el suministro eléctrico de las áreas de servicio, deberá ajustarse a las prescripciones detalladas en los artículos 6 y 7 del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto y por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución de líneas eléctricas de alta tensión.

Antes de la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de las áreas de servicio, el concesionario deberá obtener los correspondientes permisos y autorizaciones ambientales necesarias para llevar a cabo la actividad. En concreto son preceptivos la licencia ambiental que se establece en la Ley 11/2003, de 8 de abril, de Prevención Ambiental de Castilla y León. Asimismo, se deberán solicitar ante la Confederación Hidrográfica los correspondientes permisos de concesión de aguas para abastecimiento y autorización de vertidos, en su caso.

Aguas abajo de la estación de servicio se deberán de instalar los dispositivos necesarios que permitan controlar posibles fugas de combustibles.

El proyecto de construcción incluirá el plan de abandono y desmantelamiento de las instalaciones, así como la restauración de la superficie afectada al finalizar la explotación del área de servicio.

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Estudio complementario al estudio informativo de viabilidad y anteproyecto de áreas de servicio de la A-62, Autovía de Castilla, tramo Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro (Salamanca), al concluirse que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa propuesta para el área de servicio ubicada en la zona 10 en las condiciones señaladas en la presente resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de Evaluación Ambiental, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 12 de mayo de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

## VIABILIDAD Y ANTEPROYECTO DE ÁREAS DE SERVICIO DE LA A-62 AUTOVÍA CASTILLA PP.KK. 333 AL 351.7 TRAMO CIUDAD RODRIGO-FUENTES DE OÑORO

