

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

19177 *Resolución de 12 de noviembre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 10 de diciembre de 2019, tuvo entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del Estudio Informativo «Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6)», remitida por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en calidad de órgano sustantivo y promotor del proyecto, de conformidad con lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

1. Alcance de la evaluación

La presente declaración de impacto ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor, que forma parte del expediente de evaluación de impacto ambiental, consistente en los siguientes documentos:

- Estudio Informativo completo.
- Estudio de Impacto Ambiental.
- Copia del Expediente de Información Pública.
- Informe del Ingeniero Director del Estudio sobre el Expediente de Información Pública.
- Informe Adicional, en respuesta al requerimiento efectuado por la Subdirección General de Evaluación Ambiental.

El Estudio Informativo y su estudio de impacto ambiental, y por ende la evaluación de impacto ambiental practicada y esta resolución, se refieren, exclusivamente, a la segunda de las tres fases del Estudio Informativo, denominada Fase B o Anteproyecto, desarrollada a una escala cartográfica de detalle 1:5.000.

Como resultado de la evaluación practicada, en esta declaración se establecen condiciones específicas aplicables en las fases de diseño y construcción tanto al presente Estudio Informativo como a los anteproyectos, proyectos de trazado o proyectos de construcción que posteriormente lo desarrollen con mayor nivel de detalle, así como a la fase de explotación de la totalidad del proyecto. Ello, en su caso, sin perjuicio de las medidas adicionales o de mayor detalle que puedan adoptar las resoluciones de evaluaciones de impacto ambiental de dichos estudios de mayor detalle.

Esta evaluación no incluye los aspectos de seguridad viaria, seguridad vial, seguridad y salud en el trabajo u otros que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos y quedan fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental.

2. Descripción del Estudio Informativo y las alternativas de trazado

El Estudio Informativo se desarrolla para dar cumplimiento a la Orden de Estudio dictada por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento el 28 de julio de 2015 por la que se ordena recopilar y analizar los datos necesarios para definir, a nivel de Estudio Informativo, una autovía de nuevo trazado entre Ávila (autovía A-50) y la Autovía del Noroeste (con dos enlaces posibles, uno en Adanero y el otro en Espinosa de los Caballeros, próximo a la localidad de Arévalo).

En la Fase B del Estudio Informativo, en la que se enmarca la presente evaluación de impacto ambiental, se desarrollan a escala 1:5.000 las alternativas seleccionadas en la Fase A (análisis de estudios anteriores, recopilación de datos básicos, y obtención de alternativas de trazado posibles dentro de unos corredores definidos a escala 1:25.000), analizando detalladamente cada una de ellas con el fin de establecer su impacto ambiental, su funcionalidad y sus costes.

La actuación objeto del Estudio Informativo pretende conectar mediante una autovía de nuevo trazado la Autovía Ávila-Salamanca (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6). Se enmarca íntegramente en la provincia de Ávila, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

2.1 Justificación del proyecto y encaje en planificación sectorial:

El promotor justifica la necesidad de esta nueva infraestructura pública como solución para reducir el tiempo y distancia de los trayectos de largo recorrido que se realizan a través de la Autovía A-6 y que desean continuar hacia Toledo y Cuenca sin la necesidad de circular a través de Madrid, indicando su previsión de que este Estudio Informativo forme parte de un proyecto de mayor extensión, la denominada Autovía A-40, que prevé conectar la A-6 con Toledo a través de Ávila y Maqueda y está contemplada entre las actuaciones del Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) y el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 de Castilla y León (Vía de gran capacidad Adanero-Ávila).

No obstante, el Estudio Informativo finaliza en el enlace con la A-50 y puede entrar en explotación de forma autónoma, no suponiendo esta declaración de impacto ambiental ningún pronunciamiento sobre el siguiente tramo de dicha autovía entre Ávila y Maqueda, que se encuentra en una fase previa y no ha sido sometido a evaluación de impacto ambiental.

La nueva autovía proyectada presenta dos posibles puntos de inicio, uno de ellos en el enlace de la A-6, que se localiza en el municipio de Espinosa de los Caballeros, y otro en esta misma carretera, en Adanero, y contempla su final en el término municipal de Peñalba de Ávila en el enlace existente de la A-50.

2.2 Características de las alternativas de proyecto planteadas:

Dado que el principal objetivo de un Estudio informativo es seleccionar una alternativa de trazado, se indican aquí las principales características de las alternativas estudiadas, cuyos trazados se reflejan en el croquis adjunto a esta Declaración.

- Longitud aproximada de la infraestructura entre 23 y 29 km, en función de la alternativa.
- Calzadas: 2 calzadas de 7 m de anchura (dos carriles de 3,50 metros por calzada).
- Arcenes exteriores de 2,50 m.
- Arcenes interiores de 1 m a 1,50 m.
- Bermas de 1 metro.
- Mediana de 6 m.

De los 8 corredores alternativos planteados en la Fase A del Estudio Informativo, se han seleccionado 4 alternativas de trazado en la Fase B sometida a evaluación de impacto ambiental, dos de ellas agrupadas en el Corredor Este (alternativas 3 y 5) y las

otras dos en el Corredor Oeste (alternativas 6 y 7). En la siguiente tabla, se sintetizan a modo de resumen las principales características de las alternativas que han influido en el análisis ambiental: longitud, estructuras, movimientos de tierras, consumo de recursos naturales y residuos generados. Así mismo, se adjunta a la presente Declaración de Impacto Ambiental un croquis donde se representan todas estas alternativas y algunos de los elementos del medio afectados.

Alternativas	Corredor Este		Corredor Oeste	
	Alternativa 3	Alternativa 5	Alternativa 6	Alternativa 7
Longitud (km).	25,198	23,496	28,574	28,604
Pasos.	Viaductos.	4	2	3
	Pasos inferiores.	9	6	8
	Pasos superiores.	5	6	3
	Obras drenaje transversal.	12	14	15
	Pasos de fauna.	7	13	13
Número cauces interceptados.	11	7	4	5
Desmontes (m ³).	1.374.148	1.078.018	1.244.569	1.382.929
Terraplenes (m ³).	3.520.791	3.753.822	4.538.840	4.190.935
Préstamos (m ³).	2.787.752	3.321.988	4.150.660	3.696.372
A vertedero (m ³).	641.109	646.183	856.389	888.366
Taludes desmonte (m ²).	86.276	53.097	57.330	64.068
Taludes terraplén (m ²).	365.494	378.662	442.442	433.680
Altura máxima/media desmonte (m).	8,44/2,69	8,32/2,14	8,26/2,21	20,29/3,44
Altura máxima/media terraplén (m).	10,83/4,31	11,18/4,69	16,54/4,55	16,54/4,34
Superficies de ocupación del suelo (ha).	133,85	125,27	147,40	145,41
Residuos totales (t).	637.811,06	616.144,79	799.916,11	837.473,57
Residuos totales (m ³).	373.975,46	361.515,06	469.594,52	491.613,36

La propuesta de zonas de préstamo es la misma para todas ellas, variando el volumen y la profundidad de la excavación.

También se incluye una propuesta de zonas para las instalaciones auxiliares.

El promotor selecciona la alternativa 5 como solución de trazado más recomendable, si bien la alternativa 3 se encuentra muy próxima en su valoración multicriterio.

3. Tramitación del procedimiento

Con fecha 21 de julio de 2016, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formuló el alcance y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental del proyecto, y dio traslado al promotor de las contestaciones recibidas en las consultas.

Mediante Resolución de 14 de diciembre de 2018, del Director General de Carreteras, se aprobó provisionalmente el Estudio Informativo, ordenando a la Demarcación de Carreteras del Estado de Castilla y León Oriental, la incoación del correspondiente expediente de información pública, tanto del Estudio Informativo como del estudio de impacto ambiental.

El Anuncio de información pública del Estudio Informativo y su estudio de impacto ambiental fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» el 15 de enero de 2019, y en el

«Boletín Oficial de la Provincia de Ávila» el 24 de enero de 2019. Ambos documentos fueron expuestos al público durante 30 días hábiles en la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, Unidad de Carreteras del Estado en Ávila y en la Web del Ministerio de Fomento. El anuncio fue notificado a los Ayuntamientos afectados. Con fechas 17 de enero de 2019 y 21 de enero de 2019, la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental consultó a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas que se recogen en el Anexo 1, donde se indica si contestaron o no. Se han recibido un total de 49 alegaciones e informes, 26 como contestación a las consultas y 23 como alegaciones de personas interesadas. Ambos trámites se han ajustado a lo dispuesto en los artículos 36 y 37 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

Finalizados ambos trámites, la Demarcación de Carreteras del Estado de Castilla y León Oriental aporta informe indicando la consideración que da a las alegaciones e informes recibidos, indicando los aspectos que toma en consideración y los que no, destacando las medidas que incorporará al Estudio Informativo en su aprobación definitiva y a los proyectos de trazado y construcción derivados. Las más importantes se reflejan en el apartado de condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental, junto al resto de condiciones y medidas complementarias definidas por el órgano ambiental como resultado de la evaluación practicada.

Recibido el expediente en el órgano ambiental, de su análisis técnico se dedujeron algunas deficiencias que impedían una adecuada evaluación de algunos, solicitándose su subsanación el 18 de junio de 2020, aportándose la citada información el 22 de junio de 2021.

4. Análisis técnico del expediente

4.1 Análisis de alternativas.

Todas las alternativas planteadas por el Estudio Informativo han sido objeto de un análisis multicriterio para seleccionar la más conveniente desde una perspectiva integrada que incluya la variable ambiental. Sin embargo, determinados análisis (cauces interceptados, vegetación, flora y hábitats y el estudio de fauna) han sido realizados con diferente esfuerzo de muestreo y nivel de detalle entre alternativas. Ello motivó la solicitud de información complementaria con ampliación de los estudios de campo para las alternativas insuficientemente analizadas.

El apartado 18.6 del Estudio de Impacto Ambiental define y analiza las cuatro alternativas de trazado posibles agrupadas en 2 corredores, Corredor Este (alternativas 3 y 5) y Corredor Oeste (alternativas 6 y 7), seleccionadas a partir de los 8 corredores planteados en la Fase A del Estudio Informativo, además de analizar la alternativa 0 o de no actuación, que se rechaza por impedir el objetivo de conexión planificado en el PITVI entre la A-6 y Ávila. En su epígrafe 18.6.3 identifica y caracteriza los impactos de todas las alternativas del Estudio Informativo, tanto generados durante la fase de construcción como de explotación.

La alternativa con mayores impactos es la alternativa 7, para la que el Estudio califica como severos 6 impactos en las fases de obras y explotación: fundamentalmente por su potencial afección a áreas de interés faunístico (proximidad a la Laguna del Oso, zona de invernada de grulla común y ánsar común y una zona de reproducción de avutarda), y también por afección sobre el paisaje (mayor movimiento de tierras y taludes de altura superior a 20 m), ruido (zonas de uso residencial y cultural-educativo en el enlace con la A-6), yacimientos arqueológicos, afección sobre una zona de protección de aguas subterráneas y sobre vegetación forestal de pinares pertenecientes al catálogo de Montes de Utilidad Pública.

Para la alternativa 6, se califican como severos 4 impactos en fase de obras, relacionados con la superficie afectada de pinares, montes de utilidad pública, yacimientos arqueológicos e impactos acústicos sobre zonas de uso residencial y educativo-cultural (en el enlace con la A-6).

Las alternativas 3 y 5 se muestran en el análisis de impactos en fase de construcción como los trazados con menor repercusión ambiental para los impactos evaluados, tanto por atravesar zonas de menor sensibilidad ambiental como por ajustarse mejor a la topografía del terreno, no requerir de grandes movimientos de tierras, tener menor necesidades de préstamos y generar menos residuos. El promotor selecciona las alternativas 3 y 5 en el Estudio de Impacto Ambiental.

Algunos informes y alegaciones recibidos durante el proceso de participación pública resultan contrarios a las valoraciones realizadas por el promotor sobre las alternativas de trazado, alegando deficiencias en los estudios de fauna, flora y hábitats que han infravalorado la importancia en biodiversidad de la zona afectada (Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, SEO BirdLife, Ecologistas en Acción, Ganadería Los Navares, S.L. y otras 10 alegaciones de personas físicas). También, se ha alegado la ausencia de razones de interés público que justifiquen la apertura de una nueva autovía entre la A-6 y Ávila. Se han recibido alegaciones de 6 Ayuntamientos que se pronuncian a favor de la alternativa 7, aunque sin aportar argumentos sobre los que sostener o justificar dicha selección de trazado, al menos desde el punto de vista ambiental.

De entre todos ellos, se destacan varios informes que contienen un pronunciamiento expreso y argumentado a favor de seleccionar la alternativa 3 por razón de su inferior impacto ambiental: Servicio Territorial de Cultura de Ávila, Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de Castilla y León, Instituto Geológico y Minero de España y Ayuntamiento de Pajares de Adaja.

De la evaluación practicada también se deduce que, desde el punto de vista ambiental la alternativa 3 es la más adecuada por los siguientes motivos:

- Menor volumen de préstamos requeridos.
- Menor superficie afectada de pinar incluido en Monte de Utilidad Pública.
- Menor afección sobre hábitats valiosos para las aves forestales y el águila imperial ibérica (corredor del río Adaja y masas forestales de pinar).
- Menor afección sobre elementos de interés geológico (mantos eólicos).
- Menor afección por dimensión de taludes.
- Nula afección directa sobre yacimientos arqueológicos conocidos (la alternativa 5 afecta directamente a 3 yacimientos y las alternativas 6 y 7 afectan a otros yacimientos).

En consecuencia, de la consideración global de los impactos ambientales se deduce que el menor impacto global se generaría con la alternativa 3 en lugar de la alternativa 5 preseleccionada por el promotor en su análisis multicriterio.

Se procede a continuación a analizar los impactos significativos tratados en el expediente de evaluación ambiental respecto a la alternativa 3, considerada por este órgano ambiental y varias de las administraciones públicas consultadas como la más conveniente desde el punto de vista ambiental.

4.2 Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

A la vista del Estudio de Impacto Ambiental, el Expediente de Información Pública y el Informe Adicional elaborado por el promotor en respuesta al requerimiento efectuado por la Subdirección General de Evaluación Ambiental con fecha 18 de junio de 2020, se reflejan a continuación los impactos más significativos y su tratamiento para el trazado de la alternativa 3, considerada por este órgano ambiental como ambientalmente más adecuada. En el análisis se incluyen referencias a los impactos de otras alternativas que contribuyen a reforzar la decisión adoptada.

4.2.1 Calidad del aire, contaminación acústica y lumínica:

Fase de construcción:

– Acciones del proyecto generadoras de impacto: movimientos de tierras, desbroces y cortas de vegetación, caminos de obra, préstamos, instalaciones auxiliares y tránsito maquinaria, definiéndose las superficies de afección por ocupación durante las obras y los volúmenes de tierras a mover.

– Impactos producidos:

- Emisiones de partículas en suspensión y gases contaminantes.
- Emisiones acústicas. En el estudio de ruido (Apéndice 2 del Estudio de Impacto Ambiental) se analiza la posible superación de los objetivos de calidad acústica establecidos para el área de estudio (franja de 650 m a ambos lados del trazado) en función de las estimaciones de emisiones de ruido de maquinaria y vehículos de obra y la distancia de los focos emisores a las áreas de recepción atendiendo a sus umbrales acústicos legales. Se han considerado adecuadamente las áreas receptoras definidas en la Ley 5/2009 del Ruido de Castilla y León, y se analiza la incidencia por ruido a la ZEPA Encinares de los ríos Adaja y Voltoya, considerada como área de silencio por espacios naturales. En la alternativa 3 no se superan los límites legales de ruido, encontrándose únicamente algunas zonas de uso industrial con valores próximos pero inferiores a los umbrales.

– Medidas mitigadoras:

- Medidas preventivas de emisiones de partículas, lonas de protección sobre los camiones de transporte, riego de pistas, limitación de la velocidad, la correcta ubicación de las zonas de acopio de tierras, y la adecuada revisión de los catalizadores, motores y tubos de escape de la maquinaria.

- Instalación de pantallas acústicas en la zona de intersección con la ZEPA (enlace a la A-50).

Fase de explotación:

– Impactos: el incremento del tráfico de vehículos supondrá incrementos en la emisión de contaminantes atmosféricos (gases de combustión, ruido y contaminación lumínica) que han sido evaluados por el promotor, apreciándose únicamente como significativo el impacto acústico. Se ha verificado en el estudio de ruido la no superación de los objetivos de calidad acústica para la zona de estudio. En el escenario actual se han detectado superaciones para algunos edificios residenciales y educativo-cultural en las inmediaciones de la AV-804 (alternativas 6 y 7, pero no en las alternativas 3 y 5), así como en la intersección de la A-50 con la ZEPA de Encinares de los ríos Adaja y Voltoya (impacto común en las 4 alternativas). Para la alternativa 3, no se identifican receptores vulnerables (usos residencial, educativo, etc.) afectados por niveles de inmisión acústica por el tráfico de la autovía de magnitud superior a los umbrales legales, a excepción del enlace con la A-50 (zona de silencio por ser ZEPA).

– Medidas mitigadoras: instalación de pantalla acústica fonoabsorbente de 800 metros de longitud y 5 m de altura. Se ubica en la A-50, en el margen más cercano a la ZEPA y sobre la cabeza del desmonte que se ejecuta para el enlace entre ambas infraestructuras.

Teniendo en cuenta la magnitud de estos impactos y las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental, el impacto residual sobre este factor puede considerarse compatible en ambas fases del proyecto.

4.2.2 Agua:

Todas las alternativas discurren en la Cuenca Hidrográfica del Duero, subcuena del Cega-Eresma-Adaja. Este último río es interceptado por las 4 alternativas propuestas y atravesado en viaducto.

Fase de construcción:

– Impactos sobre masas de agua subterránea: deterioro de la calidad del agua por vertidos accidentales en zonas de permeabilidad alta y muy alta (masas subterráneas de Los Arenales y Medina del Campo). Al no existir tramos en túnel ni tramos en trinchera de gran altura de desmote, no se aprecian impactos directos por intercepción de acuíferos subterráneos. Del estudio complementario realizado por el promotor sobre manantiales y zonas protegidas para abastecimiento de aguas, no se evidencian impactos directos sobre estos elementos en la alternativa 3. No así en la alternativa 5, que afectaría al manantial de Los Hornos.

– Impactos sobre masas superficiales: ocupación del Dominio Público Hidráulico y sus zonas de protección y deterioro de la calidad de las aguas en los cruces e inmediaciones de los arroyos. Destacan las masas superficiales de los ríos Adaja y Arevalillo, en este último por afección indirecta al interceptar la traza varios arroyos tributarios. Se cuantifica el impacto directamente proporcional al número de cauces interceptados, su entidad y el estado actual de las masas de agua. A unos 200 m de la alternativa 3 existen dos captaciones de aguas superficiales. No se efectuarán desvíos de cauces ni encauzamientos, a excepción de una línea menor de drenaje, afluente del Arroyo del Valle, en la zona del enlace de conexión con la A-50, donde no se aprecia un impacto significativo debido a la ausencia de vegetación de ribera y su escasa entidad. Ninguna de las zonas de instalaciones auxiliares propuestas afecta a masas de agua superficiales, ubicándose además sobre terrenos de baja permeabilidad que serán objeto de impermeabilización.

– Medidas mitigadoras definidas en el Estudio de Impacto Ambiental, que se aplicarán tanto en el diseño de los proyectos de trazado y construcción como durante las obras, y que por su relevancia se reflejan en el condicionado de la presente DIA.

Fase de explotación:

– El principal impacto viene ocasionado por el efecto barrera provocado por la autovía en los cauces, ocupando las riberas y llanuras de inundación e incrementando el riesgo de inundación. El promotor ha realizado un estudio hidrológico para definir los diseños y dimensiones de las estructuras de paso y obras de drenaje transversal (ODT) necesarios para evitar el efecto barrera y posibles represamientos en la fase de explotación. Sin embargo, la Confederación Hidrográfica del Duero indica que las estructuras no han sido diseñadas con las dimensiones adecuadas a los caudales de avenida y modelos hidráulicos. El promotor aduce que en el Estudio Informativo (Anteproyecto) se realiza una identificación y diseño preliminar de las ODT, viaductos y otras estructuras de paso en cada cruce con la red fluvial, y que su diseño y dimensionamiento definitivo se realizará en los posteriores proyectos de trazado y construcción con arreglo a un estudio hidrológico de avenidas a partir del cual establecer las dimensiones mínimas que garanticen la continuidad del flujo y la conectividad del espacio fluvial y se evite la inundación aguas arriba de la intersección. Este órgano ambiental aprecia que en determinados cruces de la alternativa 3 con la red fluvial es conveniente corregir los tipos de drenajes propuestos en esta fase de Estudio Informativo para mejorar su papel como pasos de fauna y reducir su afección a vegetación de ribera, bien incrementando sus dimensiones o bien sustituyéndolos por viaductos. Se definen estos cruces específicos en el condicionado de la DIA.

– La principal medida de prevención de este impacto es la ejecución adecuada de las estructuras previstas, evitando la afección a los cauces y su vegetación de ribera, colocando pilas y estribos de los viaductos fuera de la zona de servidumbre, y llevando a

cabo las correspondientes labores de limpieza y mantenimiento de los elementos de drenaje longitudinal y transversal.

Los informes de la Comisaría de Aguas y del Área de Gestión Medioambiental de la Confederación Hidrográfica del Duero manifiestan la compatibilidad del proyecto con la protección del DPH y con la planificación hidrológica, pero la condicionan al cumplimiento íntegro de un conjunto de medidas que se recogen en sendos informes, emitidos en contestación a las consultas efectuadas durante el proceso de participación pública. Se trata de medidas específicas de protección del Dominio Público Hidráulico y de seguridad frente al riesgo de inundación ocasionado por avenidas extraordinarias, destacando el dimensionamiento de las obras de drenaje adecuado a los caudales punta de la avenida de 500 años de periodo de retorno. En respuesta a estos informes el promotor asume la ejecución íntegra y el control en la ejecución de estas medidas. Estas medidas quedan también reflejadas en el condicionado de esta Declaración de Impacto Ambiental.

4.2.3 Geología, geomorfología y conservación del suelo frente a la erosión:

Fase de construcción:

– Acciones generadoras de impacto: movimientos de tierras, préstamos y vertederos, definiéndose las superficies de afección por ocupación durante las obras y los volúmenes de tierras a mover.

– Impactos:

• Afección al modelado del terreno, tanto en desmontes y terraplenes de la propia traza como del acondicionamiento de zonas auxiliares de obras, viales, nuevos préstamos, etc. El Estudio cuantifica el impacto con el volumen de tierras movido para desmontes y rellenos, predominando los segundos, por lo que se requiere disponer de material de préstamos y canteras legales existentes. En consecuencia, existe un efecto negativo de magnitud moderada, siendo la alternativa 3 la que menor volumen de préstamos requiere y la que afecta en menor magnitud a este factor.

• Afección a Lugares de Interés Geológico (LIG): se incluye un estudio del inventario de LIG del Instituto Geológico y Minero de España (IGME) que no detecta presencia de ninguno en una franja de 500 m de ancho a cada lado de las alternativas analizadas. No obstante, el IGME advierte de una posible afección a una zona con arenales de mantos eólicos que alberga interés geológico y que se ve afectada directamente por las alternativas 6 y 7. Por ello, se requirió al promotor un estudio específico sobre estos mantos eólicos de arenas como zona de interés geológico, habiendo la zona de Dunas eólicas de Arévalo (LIG DU127), si bien ésta se encuentra al norte de Arévalo, a una distancia de unos 9 km del ámbito de la alternativa 3. La cartografía geológica del IGME escala 1:50.000 corrobora que la alternativa 3 no afecta a los mencionados mantos eólicos del pleistoceno inferior, interceptando únicamente en un corto tramo en la margen izquierda del Adaja una facies de «arenas blanquecinas fluviales con gravilla de cuarzo, y a veces arenas eólicas» del Pleistoceno superior, en una longitud inferior a la provocada por la alternativa 5. El detalle de la cartografía geológica 1:50000 publicada no permite discriminar dichas arenas eólicas de las de origen fluvial. En consecuencia, con la información disponible, el impacto sobre mantos eólicos se considera poco probable, requiriéndose una prospección de detalle previa a la elaboración de los proyectos de trazado y construcción que permita descartar su presencia o, en caso contrario, ajustar el diseño del proyecto para evitar su afección. Ello se refleja en el condicionado de esta DIA.

– Medidas mitigadoras:

• Minimización de los movimientos de tierras por máximo ajuste posible al relieve natural en la fase de diseño del proyecto constructivo y en su replanteo definitivo.

- Maximización de la compensación de tierras de excavación y utilización de los materiales no reutilizables en la propia obra para la restauración de los nuevos préstamos. Consideración como zonas de exclusión de las definidas en el estudio de préstamos (Apéndice 5 del Estudio de Impacto Ambiental). Medidas de protección geológica y geomorfológica, conservación de suelos y control de la erosión.

- Restauración integral de los taludes y zonas de ocupación temporal: estabilización y revegetación con hidrosiembras y plantaciones.

Fase de explotación:

- Impactos: ocupación definitiva del suelo por la plataforma y los taludes, generación de procesos de erosión, pérdida de suelos y alteración del relieve. Se estima el impacto a partir de los taludes generados en el relieve resultante. No se atraviesan zonas de riesgo geológico, si bien sí se identifican riesgos de fenómenos erosivos. Se cuantifica el impacto como directamente proporcional a las dimensiones de los taludes generados para desmontes y terraplenes, siendo la alternativa 3 la que requiere taludes de menor dimensión.

- Medidas mitigadoras:

- Diseño de los proyectos de trazado y construcción minimizando las dimensiones de taludes y la necesidad de préstamos. Posterior integración ambiental y paisajística.

- Medidas de estabilización de taludes y restauración de zonas temporales de obras. Medidas de control de la erosión. Seguimiento y control de estas medidas: aparición de cárcavas, desprendimientos o deslizamientos en taludes e inmediata corrección, reconstrucción y estabilización.

Teniendo en cuenta la magnitud de estos impactos y las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental, el impacto residual sobre este factor se debe fundamentalmente a la alteración permanente del modelado del terreno en la zona de ocupación de la infraestructura, lo que puede conducir a fenómenos erosivos y de pérdidas de suelo durante la fase de explotación. No obstante, con las medidas planteadas puede considerarse compatible en ambas fases del proyecto.

4.2.4 Vegetación, hábitats de interés comunitario (HIC) y flora amenazada.

Fase de construcción:

- Destrucción de la vegetación por efecto de las obras. El estudio de vegetación y flora protegida (Apéndice 8) analiza este impacto, con especial atención sobre HIC y especies de flora amenazada, tanto en la superficie de ocupación de la infraestructura (pérdida permanente e irreversible) como en las zonas de ocupación temporal (efecto temporal y relativamente recuperable mediante restauración vegetal). Tanto en el estudio de vegetación expuesto en información pública y sometido a consultas como en el estudio complementario presentado en el Informe Adicional se alcanzan las siguientes conclusiones:

- Las alternativas 3 y 5 producen una menor afección sobre vegetación natural por afectar mayoritariamente a superficies de cultivo de secano (en la alternativa 3 se supera el 95%), concluyendo el Informe Adicional que la alternativa 3 es la que causa menos impacto sobre la vegetación natural teniendo en cuenta su extensión, estado de conservación y nivel serial. El principal impacto de esta alternativa es una afección permanente y no recuperable de pinar de *Pinus pinaster* de unas 2 ha, que aunque proceda de repoblación ejerce una importante función de conectividad ecológica y recarga del acuífero.

- Afección sobre hábitats de interés comunitario (HIC): el Informe Adicional incluye un nuevo estudio de HIC en campo a partir de la información del Atlas de hábitats del MITECO y 31 puntos de muestreo en una banda de 50 m a ambos lados de la traza para las alternativas inicialmente no estudiadas (3, 6 y 7), que se incluye en su Apéndice 4 y

que viene a completar el efectuado en el Estudio de Impacto Ambiental para la alternativa 5. De estos estudios se desprende que para la alternativa 3 se obtiene la menor superficie de afección sobre hábitats de interés comunitario:

COD UE	Denominación del hábitat según anexo I Ley 42/2007	Asociación	Sup (ha)
4090	Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.	<i>Santolino rosmarinifoliae-Astragaletum boissieri.</i>	0,42
5330	Matorrales termomediterráneos y pre-estépico.	<i>Lavandulo pedunculatae-Adenocarpum aurei.</i>	0,31
6220*	Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i> .	<i>Festuco amplae-Poetum bulbosae.</i>	0,31
6420	Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del <i>Molinion-Holoschoenetum</i> .	<i>Lysimachio ephemeri-Holoschoenetum.</i> <i>Trifolio resupinati-Holoschoenetum.</i>	0,27
Total.			1,31

- Afección a especies de flora protegida (Decreto 63/2007): El Apéndice 4 del Informe Adicional extiende la prospección florística inicial del Estudio, que solo contemplaba la alternativa 5, a las alternativas 3, 6 y 7, habiéndose efectuado los trabajos de campo en abril de 2021, y no habiéndose detectado ninguna de las especies objetivo. No obstante, no se descarta completamente la existencia de tres especies propias de los hábitats inventariados o con alguna cita histórica en la zona: *Butomus umbellatus* en las orillas del río Adaja, y *Carex lainzii* y *Puccinellia pungens* en suelos salinos, depresiones endorreicas, charcas estacionales o arroyos.

– Medidas mitigadoras:

- Para la elaboración de los proyectos de trazado y construcción se realizará y documentará una previa prospección botánica en campo, en época vegetativa apropiada y cubriendo todos los hábitats potenciales, que permita identificar todas las superficies ocupadas por hábitats de interés comunitario o especies protegidas que puedan verse afectadas. En su caso, se adoptarán un diseño de la traza y una localización de las zonas auxiliares, préstamos y vertederos que eviten cualquier afección sobre especies protegidas, y que eviten o minimicen la afección sobre los hábitats de interés comunitario, en particular las superficies de matorral con *Astragalus granatensis* (*A. boissieri*), especie que presenta en la zona poblaciones de interés y muy aisladas de su principal área de distribución bética y penibética, o de matorrales sabulícolas de *Adenocarpus aureus*, así como de pinar.

- El plan de ocupación previsto incluirá en la fase de replanteo definitivo previo al inicio de las obras, otra prospección en campo adicional, ya sobre las superficies de ocupación seleccionadas, con el objeto de delimitar y señalar sobre el terreno las zonas finales de exclusión por albergar comunidades vegetales objeto de protección (HIC y recintos donde se hayan detectado en las prospecciones previas especies de flora amenazada), así como para cuantificar las superficies afectadas inevitablemente (impacto residual) y ejecutar en consecuencia las medidas compensatorias. Todas aquellas zonas colindantes o próximas a las áreas de ocupación donde se detecte la presencia de HIC y especies de flora amenazada serán delimitadas mediante balizas, dándose las instrucciones necesarias para garantizar su protección.

- Todas las superficies de ocupación temporal deberán ser completamente restauradas, al igual que los taludes de la autovía e inmediaciones de las zonas de construcción de las estructuras de paso. Será condición indispensable para la entrega de la obra y puesta en funcionamiento que se haya comprobado la ejecución de estas restauraciones y la consolidación de la vegetación de siembras y plantaciones realizadas.

- Con el fin de compensar el impacto residual por pérdidas definitivas de vegetación forestal y de hábitats de interés comunitario (en especial de los matorrales de *Astragalus*

granatensis y de *Adenocarpus aureus*), y el promotor se compromete a ejecutar proyectos de restauración y revegetación de una superficie equivalente al doble de la cuantificada en el replanteo definitivo. Se seguirán las condiciones previstas en el Apéndice 4 del Informe Adicional presentado.

– El PVA incorporará las condiciones y criterios de seguimiento y evaluación de restauraciones ejecutadas contempladas en dicho Apéndice 4. No obstante, todos estos trabajos de restauración serán diseñados y ejecutados en coordinación con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila. Los informes de estos seguimientos deberán ser puestos en su conocimiento.

4.2.5 Fauna:

Estudios realizados:

– El impacto sobre la fauna por la construcción y funcionamiento de esta autovía de nuevo trazado constituye uno de los efectos negativos de mayor importancia de entre todos los evaluados en el proyecto. Por ello, tal y como se solicitó en el documento de alcance emitido por esta Dirección General, el Estudio de Impacto Ambiental incluye un estudio de fauna en su Apéndice 7, el cual ha sido corregido y ampliado por el promotor en respuesta al requerimiento efectuado por la Subdirección General de Evaluación Ambiental y como consecuencia de los informes y alegaciones recibidos en el proceso de participación pública. La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de Castilla y León, la Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, las asociaciones SEO BirdLife y Ecologistas en Acción, así como varios alegantes particulares, consideran que el estudio inicial de fauna era insuficiente en esfuerzo de muestreo, lo que infravaloraba la presencia real de gran cantidad de especies, sobre todo aves, en el área de afección. El informe adicional presentado en junio de 2020 viene a completar los datos de información a partir de observaciones efectuadas en campo entre los meses de octubre de 2020 y abril de 2021 y a raíz de la información aportada tanto por los técnicos del órgano de gestión de la Laguna del Oso y del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila (datos de nidificación de águila imperial ibérica y milano real, y de dormideros de este último).

– Los estudios detallan la metodología, equipos y materiales empleados, inventario de especies detectadas en los muestreos (observaciones en puntos fijos y transectos) y representan en el territorio el uso/presencia de especies basado en estimadores de densidad por Kernel para cada especie. El impacto sobre este factor se valora a partir de la suma de estos estimadores de uso/presencia para cada alternativa de trazado, en magnitud directamente proporcional a la superficie de ocupación que intercepta la traza sobre el sumatorio de estimadores, considerando además el grado de amenaza de la especie según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (categorías En Peligro de Extinción y Vulnerable) mediante factores de ponderación.

Importancia del lugar para la fauna:

– La zona está considerada por SEO/Birdlife como área de importancia para las aves IBA número 425 «El Oso-Corredor del Río Adaja», cuyos principales biotopos para las aves son:

- Áreas forestales arboladas (montes repoblados de *Pinus pinaster* y bosques de la ribera del río Adaja): constituyen hábitats clave para la reproducción o alimentación de aves rapaces forestales, especialmente águila imperial ibérica que cuenta con plataformas de nidificación en zonas arboladas del área de afección, y también de milano real, buitre y cigüeña negra.
- Áreas esteparias de cultivos cerealísticos y zonas húmedas (Laguna del Oso): constituyen hábitat para avutarda, sisón, alcaraván, ganga común y ortega, así como

para aves invernantes de humedales como grulla y ánsar común en torno a la Laguna del Oso.

– Otros grupos de fauna de interés son los quirópteros, con refugios de cría en zonas forestales y zonas de alimentación en el corredor fluvial, anfibios (sapo partero ibérico) y mamíferos (lobo y topillo de Cabrera).

Impactos evaluados:

Fase de construcción:

– Movimientos de tierras y de maquinaria, excavaciones, posibles demoliciones y voladuras con fuerte impacto acústico: destrucción directa de hábitats importantes para la fauna, y afecciones indirectas por molestias y ruido, con abandono de lugares de reproducción o alimentación y traslado a otras zonas. Este efecto se ha cuantificado a partir de los estimadores de presencia de los estudios realizados, calificándose como severo en caso de coincidir los periodos de obras con las épocas de reproducción y cría de especies inventariadas. Los estudios concluyen:

- Impactos específicos durante las obras por afección a plataformas de nidificación de águila imperial ibérica: del análisis de la información sobre esta especie aportada por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila el estudio concluye que las alternativas que generan un mayor impacto sobre los territorios de nidificación del águila imperial ibérica son las alternativas 3, 5 y 6. Si bien la primera afecta en mayor superficie al área de campeo de las parejas presentes en la zona, las alternativas 5 y 6 se proyectan más próximas a los lugares de nidificación contenidos dentro del buffer de afección de 2 km del proyecto (a menos de 1,5 km). Aun así, la alternativa 3 discurre a menos de 2 km de una plataforma de nidificación de águila imperial ibérica ubicada en la ribera del río Adaja (a unos 1.600 m) y a unos 2.100 m de distancia de otro nido ubicado también junto al río Adaja. Así mismo, el préstamo 2 se ubica próximo a las citadas plataformas (a unos 950 y 1900 m respectivamente). Estos resultados conducen a estimar este impacto como potencialmente severo sobre la especie y deben ser evitados mediante medidas preventivas.

- Se descarta afección significativa sobre milano real por la lejanía de dormideros, detectados a más de 3 km de las alternativas, y la ausencia de nidos en el área de estudio.

- Impactos sobre aves esteparias y acuáticas invernantes: se identifica una afección severa en el trazado de la alternativa 7 (proximidad a laguna del Oso y una zona de reproducción de avutarda). Para las alternativas 3, 5 y 6 no se ha identificado afecciones a zonas críticas o de singular concentración de estas especies, pero todas ellas suponen una pérdida de hábitat estepario por ocupación y molestias en fase de explotación que debe ser objeto de mitigación y compensación.

- No se han detectado en los inventarios impactos significativos sobre lugares de reproducción de otras especies objeto de estudio por su presencia en la zona, como cigüeña negra, buitre negro, aguilucho cenizo o cernícalo primilla. Tampoco se han detectado poblaciones de topillo de Cabrera.

– Según los estudios realizados, estos impactos son tratados con las siguientes medidas:

- Los proyectos de trazado y construcción incluirán un nuevo estudio de fauna en la zona de ocupación de la traza seleccionada. Se priorizará la minimización de superficie de afección sobre hábitats faunísticos. Asimismo, en el replanteo definitivo se realizará una nueva prospección de fauna, con el fin de detectar nidos, madrigueras u otras zonas de cría y refugio de fauna que deban delimitarse como zonas de exclusión y ser protegidas frente a las obras y proceder a su señalización e instrucción a los operarios.

- A partir de las prospecciones anteriores, se identificarán posibles enclaves de reproducción y cría de especies, con el fin de balizarlos y analizar su estado (por ejemplo, ocupación de los nidos), ajustando en consecuencia los calendarios de obras de modo que las obras cesen durante los periodos de mayor vulnerabilidad para la fauna detectada. En todo caso, las obras se interrumpirán en los periodos de reproducción y cría de águila imperial. Se interrumpirán también cada día al amanecer y en el ocaso por ser los periodos diarios de mayor sensibilidad.

Estas medidas se consideran adecuadas siempre que la administración competente en biodiversidad pueda verificar, antes de la aprobación de los correspondientes proyectos, su adecuación y su consideración efectiva en el diseño.

Fase de explotación:

- En esta fase, se identifican impactos derivados tanto por la presencia física de la infraestructura (cerramiento, estructuras de paso, plataforma y taludes), como por la circulación de vehículos: incremento de la mortalidad de atropellos de fauna y colisiones con sus elementos, fragmentación de hábitats y pérdida de conectividad ecológica y deterioro del hábitat por molestias ocasionadas por el tráfico en las inmediaciones de la autovía. El estudio destaca dos impactos como más significativos: el efecto barrera sobre corredores ecológicos y el incremento de mortalidad por atropellos y colisiones con elementos de la infraestructura.

- Del estudio realizado sobre corredores ecológicos vitales para la conectividad y dispersión de lobo, se deduce un impacto significativo por la intercepción de la alternativa 3 sobre los corredores fluviales del río Adaja y del Arroyo de San Miguel que constituyen zonas de paso, lo que conlleva a un incremento de la fragmentación del hábitat por el efecto barrera de la autovía, que debe ser objeto de mitigación mediante medidas de desfragmentación, permeabilización y seguimiento específico.

- La afección sobre poblaciones de quirópteros es considerablemente menor en la alternativa 3, y quedaría restringido el riesgo de colisión con elementos de la infraestructura en el corredor del río Adaja, efecto que se verá mitigado por la construcción de un viaducto sobre el río, siempre que se respete el bosque de ribera.

- A nivel global, respecto a la afección sobre la conectividad ecológica de otras especies, aves incluidas, la alternativa 3 es la que menor impacto generaría, por ser menor la superficie ocupada sobre los biotopos de pinares y vegetación de ribera (corredor del río Adaja) considerados enclaves fundamentales para la conectividad con otros territorios que se insertan como éste en una matriz territorial eminentemente agrícola.

- En los estudios realizados, estos impactos son tratados mediante las siguientes medidas:

- Placas señalizadoras en el vallado. Se trata de una medida eficaz en tramos en desmonte, pero en tramos en terraplén (casi toda) puede ser ineficaz porque la altura del cerramiento (2 m) sería insuficiente, aunque esté señalizada con placas y no garantizaría que las aves cogieran suficiente altura al pasar por la plataforma.

- Portillos y rampas para el escape de ejemplares de fauna que accidentalmente accedan a la autovía. Se ubicarán estos dispositivos en inmediaciones de los pasos y ODT. Instalar postes anticolidión en viaductos.

- Medidas específicas para quirópteros: en las inmediaciones de los viaductos se realizarán trabajos de adecuación y mejora de riberas para crear pasillos para los quirópteros por debajo del viaducto. Asimismo, se instalarán pantallas de vegetación en el perímetro del tramo que atraviesa superficies de pinar. En la iluminación de la autovía se emplearán sistemas que atraigan menos a los insectos.

- Medidas de permeabilización: se aplicarán las medidas y diseños contemplados en los documentos publicados por este Ministerio y elaboradas por el Grupo de Trabajo de

Fragmentación de Hábitats causado por Infraestructuras de Transporte, en particular sobre pasos de fauna, viaductos, vallados y adaptación para la fauna de las ODT.

- Medidas de mitigación del efecto sinérgico sobre la fragmentación de hábitats: los proyectos de trazado y construcción priorizarán el diseño y ubicación de pasos de fauna y otras estructuras adaptadas para la fauna buscando la mejor conectividad global posible considerando la existencia de las autovías A-6, A-50 y la del resto de carreteras de la zona.

- Programa específico de seguimiento de fauna en la autovía: extendido a todo el periodo de funcionamiento, incorporando trabajos de vigilancia y control en los contratos de mantenimiento de la autovía. Se deberán aplicar metodologías de seguimiento con evidencias de eficacia comprobada.

4.2.6 Espacios naturales protegidos y espacios de la Red Natura 2000:

– El ámbito del Estudio Informativo no se solapa con la Red de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, estando localizados los más próximos a más de 30 km, distancia suficientemente amplia para descartar impactos sobre estos espacios.

– Para la Red Natura 2000, el Estudio de Impacto Ambiental incorpora en el Apéndice 3 un estudio de afección sobre dicha Red, cumpliendo con el nivel de detalle requerido en el documento de alcance emitido por esta Dirección General. A raíz del análisis de repercusiones efectuado y, tomando en consideración las alegaciones e informes recibidos durante el proceso de participación pública, se reflejan sus principales conclusiones:

- Intersecciones o distancias con los espacios de la Red Natura 2000 más cercanos:

Espacio Natura 2000	Nombre	Distancia
ZEPA ES0000190	Encinares de los ríos Adaja y Voltoya.	Coincidente con la ZEPA en 0,22 ha en la zona de enlace con la A-50.
ZEC ES4110103	Encinares de los ríos Adaja y Voltoya.	A 450 m del tramo de enlace con la A-50.
ZEPA ES0000188	Valles del Voltoya y del Zorita.	A 2,3 km del enlace de la A-6.
ZEC ES4160111	Valles del Voltoya y del Zorita.	A 3,4 km del enlace de la A-6.

La evaluación ambiental de repercusiones sobre estos espacios se ha efectuado teniendo en cuenta los principales objetivos de conservación de estos espacios.

- Fase de construcción: Únicamente se aprecia en el enlace con la A-50 afección directa por ocupación de las obras sobre 0,22 hectáreas de la ZEPA ES0000190 Encinares de los ríos Adaja y Voltoya. La zona afectada ya está alterada por la vía preexistente, ampliándose su actual ocupación para la construcción del enlace. La proporción del espacio ocupado por las obras con relación a la superficie total de la ZEPA es muy baja y la ocupación no supone destrucción o alteración de Hábitats de Interés Comunitario.

- Fase de explotación: se producirá un incremento del riesgo de mortalidad de especies que constituyan objetivos de conservación de los espacios ZEC y ZEPA más próximos, si bien en una magnitud no significativa, dado el actual grado de alteración del territorio en los tramos más próximos a estos espacios (enlace con la actual autovía A-6 y enlace con la A-50). También se aumentará el grado de fragmentación del territorio por efecto barrera de la autovía. No obstante, en la zona de solape con la ZEPA de Encinares de los ríos Adaja y Voltoya, el promotor plantea la mitigación del impacto acústico generado por el tráfico mediante la instalación de pantallas acústicas y su señalización para prevenir riesgo de colisión de aves con las pantallas. Esta medida de mitigación se considera adecuada.

La ausencia de impactos significativos sobre las especies objeto de conservación de estos espacios Red Natura 2000 ha sido confirmada por la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León y por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila en sus respectivos informes.

No obstante, se considera conveniente que el programa de seguimiento y vigilancia de fauna incluya, en los tramos de la autovía más próximos a los espacios ZEC-ZEPA, un seguimiento diferenciado para las especies que se consideren de conservación prioritaria en estos espacios de la Red Natura 2000.

4.2.7 Montes de utilidad pública y vías pecuarias:

La alternativa 3 es la alternativa de trazado, que intercepta menor superficie de terrenos adscritos a montes declarados de utilidad pública (MUP). Concretamente, el trazado de esta alternativa ocupa 0,2 ha del MUP número 161 Cerro Molino entre el P.K. 10+228 y el P.K. 10+327. La alternativa 5 afecta a un total de 6,3 ha de los MUP 38 Despoblado de San Bartolomé de Mañas y 142 Las Puertas, Los Rodríguez y las Peñas. Las otras dos alternativas afectan a superficies incluidas en MUP superiores a 30 ha.

Respecto al dominio público pecuario, todas las alternativas interceptan varias vías pecuarias. La alternativa 3 intercepta el Cordel de la Calzada de Ávila (P.K. 2+720), la Colada de Adaja (P.K. 4+200), la Vereda de Salamanca (9+976) y la Colada de Tiñosillos (P.K. 23+150).

Fase de construcción:

– Impactos por ocupación, y en el caso de vías pecuarias también por alteración de su funcionalidad.

– Medidas preventivas y correctoras: de acuerdo con el informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de Castilla y León, deberán tramitarse los oportunos expedientes de ocupación, y en su caso permuta, en los que se garantizará en todo caso la prevalencia de la utilidad pública que corresponda y la integridad de las funciones y servicios de interés público que presten estos bienes. Todas las zonas afectadas de forma temporal durante las obras deberán ser convenientemente restauradas, y los terrenos afectados adscritos a vías pecuarias serán completamente restituidos.

Fase de explotación:

– Los impactos en esta fase, vendrán ocasionados por la ocupación definitiva de terrenos adscritos a los dominios públicos forestal y pecuario, lo que repercutirá negativamente en detrimento de los servicios y funciones de utilidad pública prestados por estos bienes.

– Los terrenos adscritos a las vías pecuarias quedarán completamente libres en esta fase, ya que se proyectan estructuras de paso que garantizarán su continuidad en condiciones de seguridad. La superficie ocupada por la autovía sobre el MUP Cerro Molino, propiedad del Ayuntamiento de Blascosancho, será minimizada mediante la construcción del viaducto sobre el Arroyo del Monte. El proyecto de trazado y construcción incluirá un diseño adecuado de este viaducto que evite la afección al arroyo, la ocupación del MUP y la Vereda de Salamanca que discurre en su ribera.

4.2.8 Paisaje:

Siguiendo las indicaciones del Documento de alcance emitido por esta Dirección General, el Estudio de Impacto Ambiental incluye en su Apéndice 4 un estudio de integración paisajística, en el cual se realiza un análisis del impacto paisajístico generado por las obras y el funcionamiento de la autovía mediante cuencas visuales. Según la información de partida, el Estudio Informativo se ubica en las Unidades de Paisaje «Campiñas de la Moraña» (Asociación Campiñas), «Llanos occidentales de Tierra de Pinares» (Llanos interiores) y «Piedemonte de Ávila-Villacastín» (Penillanuras y

pedemontes). La metodología seguida en el estudio para cuantificar el impacto sobre el paisaje se ha basado en el cálculo de superficies de afección de cada alternativa clasificadas según su fragilidad paisajística, estimada como un sumatorio de 3 variables de estudio: calidad paisajística (relacionada con las unidades de paisaje afectadas), visibilidad (estudio de cuencas visuales del proyecto) y capacidad de acogida (determinada cualitativamente a partir de 3 variables del territorio: orientación, pendiente y vegetación).

Fase de construcción: en esta fase se identifican impactos por alteración morfológica, textural y cromática del paisaje como consecuencia de todas las acciones propias de la obra civil y la presencia de zonas de acopio y maquinaria pesada. La magnitud de este impacto por las obras se ha valorado en el estudio directamente proporcional a la superficie de ocupación ponderada según la fragilidad paisajística de las zonas afectadas.

No obstante, es un impacto de escasa intensidad por el nivel de antropización del paisaje y la escasa concentración de potenciales observadores, y de efecto transitorio siempre que se garantice la completa restauración de las zonas temporalmente ocupadas, lo que está previsto en el plan de restauración e integración paisajística.

Fase de explotación: se generarán impactos sobre el paisaje por la presencia permanente de los elementos de la infraestructura: plataformas, taludes, estructuras de paso, vallado, etc. Al igual que en la fase de construcción, el Estudio valora la magnitud de este impacto directamente proporcional a la superficie de ocupación ponderada según la fragilidad paisajística de las zonas ocupadas.

Las alternativas con impactos sobre el paisaje de menor magnitud en ambas fases son la alternativa 5 y la alternativa 3. Asimismo, el Estudio cuantifica el impacto residual a partir de la presencia de la plataforma de la autovía y taludes, con sus estructuras y drenajes. No obstante, este impacto será mitigado mediante medidas de restauración e integración paisajística, que por su relevancia se especifican en el condicionado de la presente Declaración.

4.2.9 Patrimonio cultural:

Fase de construcción: los impactos sobre el patrimonio cultural se producirían fundamentalmente en esta fase, por movimientos de tierras, excavaciones de la plataforma, apertura de nuevos préstamos, ocupaciones de instalaciones auxiliares, viales de obra, etc. que podrían ocasionar la alteración, deterioro o destrucción de elementos del patrimonio cultural, especialmente yacimientos arqueológicos.

El Estudio de Impacto Ambiental incluye en su Apéndice 6 un estudio de patrimonio cultural, que identifica para cada alternativa los diferentes elementos documentados del patrimonio cultural del ámbito del proyecto, precisando si serían ocupados directamente o si podrían verse afectados por proximidad. Del análisis efectuado a partir de los elementos afectados por las alternativas, se desprende que únicamente la alternativa 3 no afectaría a ningún yacimiento arqueológico por ocupación directa. La alternativa 5 afectaría directamente a 3 yacimientos de valor arqueológico: Cerro Palomar, Los Hornos y La Peña del Cuervo, por lo que la elección de esta alternativa exigiría la corrección de trazado de dicha alternativa o la ejecución de medidas de intervención arqueológica y valoración previa que condicionarían el proyecto en función de los resultados obtenidos.

Las alternativas 3 y 5 interceptan el Camino de Ávila (Camino de Santiago del Sureste) y con la Ruta Teresiana de la Cuna del Sepulcro (Ávila-Alba de Tormes). No obstante, son puntos coincidentes con la Colada de Tiñosillos donde se proyectan estructuras de paso, tanto en la alternativa 3 (P.K. 23+150) como en la 5 (P.K. 21+500). No obstante, de acuerdo con las alegaciones presentadas por los Ayuntamientos de Peñalba de Ávila y Gotarrendura, así como la Asociación Amigos del Camino de Santiago en Ávila, el proyecto de trazado y construcción deberá garantizar la completa continuidad e integridad de estos itinerarios de interés cultural mediante la construcción de estructuras de paso de las dimensiones adecuadas para ello, evitando afectarlos

durante las obras y restituyendo íntegramente los terrenos inevitablemente afectados de estos caminos.

En cualquier caso, los proyectos de trazado y construcción deben incorporar los elementos indicados en las alegaciones de La Alhóndiga de Arévalo-Asociación de Cultura y Patrimonio y el Ayuntamiento de Pajares de Adaja y seguir todas las medidas protectoras del patrimonio cultural determinadas por el Servicio Territorial de Cultura de Ávila que se mencionan en el condicionado de esta Declaración.

4.2.10 Población y salud humana:

Anteriormente, se han tratado los posibles efectos sobre la población por el ruido en las fases de construcción y explotación, no considerándose significativos. También, se han analizado los posibles impactos sobre la población de los núcleos rurales y su situación socioeconómica. En lo relativo a los usos agrarios, las ocupaciones de los terrenos necesarias serán objeto de indemnización mediante los correspondientes expedientes de expropiación, y su extensión no hace prever efectos significativos sobre dichos usos que a su vez puedan repercutir sobre la población local.

En previsión de que pudiera causar algún otro efecto imprevisto contrario a los objetivos de lucha contra la despoblación y el reto demográfico, se considera necesario incorporar un seguimiento específico de los efectos del proyecto sobre la población local, incluidos los asociados al ruido, a la percepción del proyecto en el paisaje y a su influencia sobre los usos y actividades en el territorio. Dicho seguimiento debe hacerse con la participación de las administraciones locales y regionales afectadas.

4.3 Análisis de los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes:

De acuerdo con el Estudio sobre los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes, anexo al estudio de impacto ambiental, se ha evaluado el riesgo de accidentes graves y catástrofes naturales y los impactos ambientales previstos en estas circunstancias. El estudio concluye que el riesgo es en general bajo y no se detecta ningún factor ambiental especialmente vulnerable frente a episodios de accidentes graves y catástrofes.

No obstante, en relación la vulnerabilidad del proyecto al riesgo de inundación, los proyectos de trazado y construcción deberán incorporar un estudio hidrológico de avenidas, con la delimitación detallada de las zonas inundables y con riesgo significativo de sufrir impactos ambientales por inundaciones extraordinarias. A partir de este estudio, se efectuarán los cálculos hidráulicos que servirán de referencia para revisar el diseño, dimensiones y ubicación de las obras de drenaje y viaductos, que deberán garantizar la continuidad de los flujos de caudales en las circunstancias más desfavorables, para caudales de avenidas asociadas a un periodo de retorno de 500 años. Este estudio hidrológico y las medidas de permeabilización previstas se comunicarán a la Confederación Hidrográfica del Duero para su autorización previamente a la aprobación de los proyectos de trazado y construcción.

Fundamentos de Derecho

El Estudio informativo objeto de la presente resolución se encuentra incluido en el apartado a) del grupo 6, del Anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y ha sido sometido al procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto ambiental previamente a la aprobación del Estudio Informativo, de conformidad con el artículo 33 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental.

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

Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración resume los principales aspectos de la evaluación practicada sobre los documentos técnicos del Estudio Informativo en su Fase B o anteproyecto, el Estudio de Impacto Ambiental, el Expediente de información pública y el Informe Adicional aportado por el promotor en contestación al requerimiento efectuado por la Subdirección General de Evaluación Ambiental con fecha 18 de junio de 2020.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo «Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6)», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles

5. Condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias

5.1 Condiciones generales:

5.1.1 La alternativa de trazado a seleccionar por su inferior impacto ambiental es la Alternativa 3. Las condiciones y medidas de la presente Declaración se refieren a dicha alternativa.

5.1.2 El proyecto deberá diseñarse, construirse y explotarse cumpliendo todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental, junto con las que el promotor ha aceptado expresamente tras las consultas y la información pública y las incluidas en el Informe Adicional incorporado al expediente en tanto no contradigan lo establecido en la presente Resolución, así como las condiciones y medidas adicionales especificadas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

5.1.3 Tanto el Estudio Informativo que finalmente se apruebe como los proyectos de trazado y construcción que en el futuro lo desarrollen deben cumplir las condiciones y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de esta Declaración. Ello debe ser objeto de comprobación previamente a su aprobación y en la recepción de las obras ejecutadas. En particular, el diseño de los proyectos de trazado y construcción se realizará a la vista del resultado de las segundas prospecciones de detalle prescritas para geología, fauna, hábitats de interés comunitario y flora amenazada, y los proyectos incorporarán las medidas mitigadoras y compensatorias indicadas para estos factores en esta Declaración, así como un informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila que refleje su grado de adaptación a dichas condiciones en las materias de su competencia. También incluirán informe de las entidades locales afectadas de conformidad con los estudios de emisiones y ruido realizados y con las medidas mitigadoras adoptadas.

5.1.4 La explotación de la infraestructura se realizará igualmente en las condiciones determinadas en esta Declaración. Cuando la explotación se contrate o realice total o parcialmente a través de terceros, las condiciones aplicables de esta Declaración se incluirán en los correspondientes pliegos de condiciones.

5.2 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los impactos más significativos:

5.2.1 Agua:

5.2.1.1 No se interceptará ni modificará ningún cauce público en cualquiera de sus dimensiones espaciales.

5.2.1.2 En todas las actuaciones a realizar, se respetarán las servidumbres legales y, en particular, la servidumbre de uso público de 5 m en cada margen establecida en los artículos 6 y 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, en su redacción dada por el Real Decreto 9/2008, de 11 de enero. Se deberá dejar completamente libre de cualquier obra que se vaya a realizar dicha zona de servidumbre. En el caso de llevar a cabo actuaciones en zona de policía, como es el caso, será preciso obtener autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

5.2.1.3 No se ha previsto captar aguas superficiales o subterráneas durante ninguna de las fases del proyecto. Si en algún momento fuera necesaria alguna captación, previamente se solicitará autorización a la Confederación.

5.2.1.4 Se instalarán filtros de sedimentos, balsas de decantación y otras medidas similares en las inmediaciones de cauces para evitar el arrastre de sedimentos durante el movimiento de tierras, que especialmente en periodos lluviosos puedan contaminar los cauces próximos de manera accidental, con especial atención durante los procesos de construcción de los viaductos. Los proyectos constructivos incluirán estos elementos.

5.2.1.5 No se realizarán vertidos contaminantes de ningún tipo, ni al suelo ni al agua, debiendo ser en todos los casos recogidos y tratados conforme a la normativa aplicable. Durante el transporte de tierras se extremarán las medidas de protección y buenas prácticas para evitar el vertido de residuos.

5.2.1.6 No se realizarán vertidos de tierras a los cauces, zonas húmedas, áreas topográficamente deprimidas u otros elementos del dominio público hidráulico y sus zonas de protección, aunque en el momento del vertido no transporten agua, salvo que en ausencia de alternativa y excepcionalmente hayan sido expresamente autorizados por la Confederación Hidrográfica del Duero. Los acopios de materiales se ubicarán de tal forma que se impida cualquier vertido directo o indirecto. Se respetará un mínimo de 100 metros respecto a los cursos de agua. Las instalaciones auxiliares temporales de obra y parques de maquinaria se ubicarán fuera de las zonas de policía de cauces y también fuera de suelos de textura predominantemente arenosa u otras zonas de alta permeabilidad. Estas zonas serán impermeabilizadas mientras dure la fase de construcción para evitar contaminación de las aguas subterráneas. Las aguas procedentes de la escorrentía de estas zonas impermeabilizadas serán recogidas y gestionadas de forma que se evite la contaminación de las aguas, en la forma que determine la Confederación.

5.2.1.7 Se elaborará un plan de emergencia de gestión y actuación, aplicable tanto en la fase de construcción como de explotación, para prevención y acción temprana frente al riesgo de derrames o vertidos incontrolados y accidentales de sustancias tóxicas y peligrosas.

5.2.1.8 En las fases de proyectos de trazado y construcción, se realizará un nuevo estudio hidrológico de avenidas adecuado al nivel de detalle de dichas fases, con estimación de los caudales punta para periodos de retorno de 500 años, para redimensionar en consecuencia las estructuras de paso, evitar la posibilidad de que la infraestructura genere inundaciones y garantizar la continuidad del flujo y la protección del espacio de movilidad fluvial.

5.2.1.9 Modificaciones específicas en obras de drenaje transversal y estructuras de paso consideradas inadecuadas: en el P.K. 4+000 de la alternativa 3, se deberá plantear una estructura de paso sobre el arroyo de Valhondo de mayor amplitud que la diseñada, preferentemente en viaducto, con el fin de garantizar el drenaje y no afectar a zona con Hábitats de Interés Comunitario y hábitats potenciales de flora protegida. La misma condición deberá aplicarse sobre el P.K. 6+200, en la intersección con el Arroyo de San Miguel, con objeto de proteger la vegetación de ribera y garantizar la continuidad hidrológica.

5.2.2 Geología, geomorfología y suelos:

5.2.2.1 Los proyectos de trazado y construcción incluirán una prospección geológica de campo de arenales de origen eólico que permita descartar su existencia o, en su caso, ajustar el trazado evitando o minimizando su afección, tanto por la infraestructura como por las áreas auxiliares y préstamos.

5.2.2.2 Los proyectos de trazado y construcción incluirán un plan de restauración e integración ambiental para la estabilización de taludes y restauración de las zonas temporales de obras, especificando con detalle las medidas de control de la erosión.

Para los préstamos, que afectan tanto al factor suelo como al agua, biodiversidad, patrimonio cultural, y bienes materiales, se seguirán las siguientes condiciones:

5.2.2.3 Se deberán excluir las zonas definidas en el estudio de préstamos (Apéndice 5 y página 170 del Estudio de Impacto Ambiental) que se indican a continuación:

Préstamos	UTM X	UTM Y	Exclusiones
Préstamo 1	358267	4534730	Retranqueo de la superficie evitando afectar al río Adaja y a sus riberas y zonas de servidumbre y policía.
Préstamo 2	356927	4527101	Nueva delimitación de la zona excluyendo el yacimiento arqueológico «Cerro Palomar», la vía pecuaria, el monte de utilidad pública y el núcleo poblacional de Villanueva de Gómez en un entorno de 500 m.
Préstamo 3	355113	4530959	Rectificación de su delimitación para evitar la afección a la zona de extracción de aguas subterráneas y su entorno de protección, al cementerio próximo, catalogado como bien patrimonial, al monte de utilidad pública y al núcleo de El Bohodón en un entorno de 500 m.
Préstamo 4	354850	4519051	Redefinición de la superficie para evitar la afección al arroyo del Valle o de Navares, al hábitat de interés comunitario 92A0 «Bosques galería de <i>Salix alba</i> y <i>Populus alba</i> » ligado al arroyo, y a sus zonas de servidumbre y policía.

5.2.2.4 La ejecución del préstamo 2 estará condicionada al estado de uso en el que se encuentren las 2 plataformas de nidificación de la pareja reproductora de águila imperial ibérica localizadas a 950 y 1.900 m de distancia del préstamo, no debiendo ser explotado ni objeto de ninguna actividad durante las fases del ciclo reproductor con mayores necesidades de tranquilidad, incluyendo el celo, la incubación y primera parte de la cría (de enero a mayo), salvo que el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila determine otros periodos en función del seguimiento de dicha pareja.

5.2.2.5 Como consecuencia de la prospección de facies geológicas de mayor nivel de detalle prescrita, también se excluirá la ubicación de préstamos sobre las superficies de nuevos mantos eólicos que se identifiquen.

5.2.3 Aire, ruido:

5.2.3.1 Se instalarán las pantallas fonoabsorbentes adecuadas para la mitigación del impacto acústico evaluado en el enlace con la A-50, en el ámbito de la intersección con el área de silencio correspondiente a la ZEPA Encinares del río Adaja. Su diseño cumplirá las características definidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

5.2.3.2 Los estudios de emisiones contaminantes y de ruido a escala de los proyectos de trazado y construcción considerarán tanto la fase de explotación como la fase de construcción, sin omitir para esta última las emisiones contaminantes y el ruido generado por el funcionamiento de las superficies auxiliares y los préstamos.

Previamente a la aprobación de los proyectos, sus resultados se comunicarán a las corporaciones locales del entorno afectadas, solicitando su conformidad o reparos.

5.2.4 Vegetación, hábitats de interés comunitario y flora:

5.2.4.1 Para el diseño de los proyectos de trazado y construcción, se efectuará una nueva y más detallada prospección botánica de todas las superficies no agrícolas que con la Alternativa 3 vayan a ser temporal o definitivamente ocupadas, en época vegetativa adecuada y cubriendo todos los hábitats potenciales de las especies protegidas existentes en el ámbito de este proyecto, en particular *Carex lainzii*, *Puccinellia pungens* y *Butomus umbellatus*, para asegurar que no se afecta a ninguna superficie ocupada por especies de flora amenazada, y evitar o minimizar la afección sobre Hábitats de Interés Comunitario (HIC), en particular sobre matorrales de *Astragalus granatensis* o *Adenocarpus aureus*, así como sobre pinar, adoptando las decisiones de diseño necesarias. Si se localiza alguna población de alguna especie protegida se informará de su localización al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila.

5.2.4.2 No se localizará ningún acopio, parque de maquinaria u otras superficies auxiliares sobre superficies ocupadas por especies protegidas, HIC o pinar.

5.2.4.3 Las superficies con especies protegidas, HIC o pinar colindantes con zonas de operación serán balizadas y preservadas de cualquier actuación, incluido tráfico o estacionamiento de maquinaria.

5.2.4.4 Las superficies de pinar y de Hábitats de Interés Comunitario, en particular de matorrales sobre sustratos margo-arenosos de *Astragalus granatensis* y de matorrales sabulícolas de *Adenocarpus aureus*, que como consecuencia de las rigideces del diseño del trazado resulten inevitable y finalmente afectadas por ocupación, serán compensadas mediante el restablecimiento del mismo tipo de comunidades sobre una superficie doble a la que de acuerdo con el proyecto de trazado y construcción vaya a ser afectada. La cuantificación de dicha superficie, la localización de las parcelas con las condiciones edáficas más adecuadas para materializar las compensaciones y la forma de realizarlas serán comunicados al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila para recabar su conformidad. El correspondiente proyecto de trazado y construcción incorporará esta actuación como propia.

5.2.4.5 El material forestal de reproducción a emplear en la restauración vegetal habrá de cumplir lo establecido en el Decreto 54/2007, y su procedencia ser conforme con el correspondiente Catálogo de material forestal de reproducción. Todas estas actuaciones se ejecutarán bajo la supervisión del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila.

5.2.5 Fauna:

5.2.5.1 Los proyectos de trazado y construcción revisarán los tipos de pasos de fauna, obras de drenaje adaptadas, dispositivos de escape en el cerramiento y señalización del cerramiento y de viaductos, adecuando plenamente su diseño a las prescripciones técnicas elaboradas por el Grupo de Trabajo de Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte (publicadas por el MITECO) y garantizando unas ubicaciones y dimensiones suficientes para optimizar su efectividad.

5.2.5.2 Se incorporarán medidas anticolidión de aves a los viaductos sobre el río Adaja y el Arroyo del Monte mediante postes exentos.

5.2.5.3 Para la elaboración de los proyectos de trazado y construcción se realizará un segundo estudio detallado de hábitats de fauna protegida a escala de proyecto en todo su ámbito, dirigido a identificar zonas de singular valor para la fauna protegida que no se hayan podido identificar en la primera prospección a escala de Estudio informativo y que puedan verse afectados por el proyecto. En función de sus resultados, se adoptarán las modificaciones de trazado o diseño y los ajustes del cronograma de ejecución precisos para evitar o minimizar impactos por ocupación y molestias.

5.2.5.4 Los impactos residuales que a escala de los proyectos de trazado y construcción se produzcan por ocupación definitiva y molestias sobre el hábitat de alimentación del águila imperial ibérica y sobre el hábitat de varias especies amenazadas de aves esteparias serán objeto de medidas compensatorias en la IBA con el asesoramiento de institución científica acreditada y la orientación y conformidad del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila. Para ello, se cuantificará la pérdida de hábitat provocada por los proyectos de trazado y construcción y se diseñarán y ejecutarán medidas compensatorias dirigidas a mejorar el hábitat y las poblaciones de estas especies en la IBA y conseguir no provocar una pérdida neta.

5.2.5.5 Medidas compensatorias por las muertes de ejemplares de especies amenazadas realmente causadas. Anualmente y durante toda la fase de explotación, el promotor remitirá al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila el resultado del seguimiento de mortalidad de fauna por atropellos o colisiones con el cerramiento u otros elementos de la infraestructura, con estimación de las muertes producidas sobre las especies amenazadas y protegidas. Para cada una de las especies para las que el órgano competente en biodiversidad de la Junta de Castilla y León considere que las muertes causadas suponen daño apreciable a la correspondiente población, el promotor ejecutará las medidas compensatorias que determine dicho órgano con el fin de que a largo plazo el proyecto no provoque una pérdida neta sobre sus poblaciones.

5.2.6 Bienes materiales: vías pecuarias.

En las vías pecuarias, no se circulará con maquinaria o vehículos fuera de los caminos existentes, ni se utilizarán dichos terrenos para hacer acopios de materiales, parques de maquinaria u otras instalaciones auxiliares. Los terrenos afectados durante las obras serán completamente restituidos.

5.2.7 Paisaje:

5.2.7.1 Las zonas de préstamo deben quedar perfectamente integradas en el paisaje del entorno, mediante el relleno de los huecos generados por la extracción hasta la cota inicial del terreno y la adecuación morfológica y restauración ambiental de la superficie resultante.

5.2.7.2 Establecimiento de una cubierta vegetal en los taludes generados mediante hidrosiembras y plantaciones. Reposición de marras en caso necesario y mantenimiento.

5.2.7.3 Las zonas de instalaciones auxiliares serán devueltas a su situación preoperacional mediante el laboreo profundo de la capa de suelo compactada y la restauración ambiental de su superficie.

5.2.7.4 Los proyectos constructivos posteriores incluirán medidas de defensa contra la erosión en taludes, el seguimiento de la recuperación ambiental e integración paisajística, incorporando si es preciso medidas de mejora y mantenimiento y extendido a toda la fase de explotación.

5.2.8 Patrimonio cultural:

5.2.8.1 En la intersección del trazado en Gotarrendura con el Camino de Santiago (Camino de Ávila) y con la Ruta Teresiana, se construirá una estructura de paso que garantice la continuidad del camino y de la peregrinación en condiciones de seguridad y comodidad.

5.2.8.2 Se realizará un control arqueológico intensivo durante las obras por arqueólogo profesional. En caso de producirse un hallazgo casual, deberá actuarse de acuerdo con el artículo 60 de la Ley 12/2002 de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

Adicionalmente a todas las anteriores medidas y con carácter general, el promotor deberá respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las

Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

5.3 Condiciones al programa de seguimiento y vigilancia ambiental:

El programa de seguimiento y vigilancia ambiental contemplado en el estudio incorporará específicamente los siguientes aspectos:

5.3.1 Seguimiento de los riesgos de deslizamiento de terreno y procesos erosivos en laderas afectadas por algún elemento del proyecto, durante la fase de construcción y la fase de explotación en los taludes de la autovía. Si fuese detectado algún movimiento del terreno o principio de erosión, se estudiarán las causas y se definirán y ejecutarán las medidas correctoras oportunas.

5.3.2 Seguimiento de las medidas de protección, conservación de suelos y control de la erosión, para identificar tempranamente la aparición de cárcavas, desprendimientos o deslizamientos en taludes u otros fenómenos erosivos y posibilitar su rápida corrección.

5.3.3 Seguimiento de la efectividad de la restauración geomorfológica y vegetal realizada de todas las superficies de ocupación temporal. En función de los resultados del seguimiento se implementarán medidas adicionales de corrección, entre ellas revegetación de las zonas en las que ésta no haya tenido éxito.

5.3.4 En fase de construcción, control semanal de la presencia de materiales en condiciones susceptibles de provocar contaminación y control de las medidas protectoras en zonas próximas a cauces. En caso de apreciarse riesgos significativos de contaminación del agua en los arroyos, control al menos quincenal del parámetro de calidad del agua con riesgo de incumplimiento.

5.3.5 En toda la fase de explotación, controles del estado y funcionamiento de las obras de drenaje y estructuras de paso (cunetas, pasos, obras de drenaje longitudinal, etc.), verificando su adecuación al mantenimiento del flujo, evacuación de avenidas y mantenimiento o mejora del estado de conservación de los arroyos afectados. En su caso se acometerán las operaciones de mantenimiento y limpieza necesarias en coordinación con el Organismo de cuenca.

5.3.6 Seguimiento de las emisiones acústicas en el área de silencio de la ZEPA Encinares del río Adaja, así como en todos los núcleos de población del entorno u otros receptores vulnerables donde las emisiones previstas en el estudio de ruido se aproximan a los umbrales legales, durante al menos los 3 primeros años de explotación de la infraestructura. Si del seguimiento se dedujese la superación en algún receptor de alguno de los umbrales de ruido legalmente establecidos, ello se notificará a la entidad local afectada, se analizarán las causas, se revisará el estudio de ruido realizado, y se propondrá a la entidad local afectada un conjunto de medidas mitigadoras adicionales, que en todo caso deben conseguir que los niveles de ruido no superen los umbrales legales.

5.3.7 El seguimiento de los impactos sobre la fauna incluirá el ámbito de afección de la autovía y tendrá carácter adaptativo, para establecer medidas mitigadoras adicionales más efectivas y medidas compensatorias del impacto residual real en función de los resultados obtenidos. Incluirá:

5.3.7.1 Seguimiento del comportamiento y éxito reproductor de la pareja reproductora de águila imperial y de las aves esteparias en el entorno del proyecto en la fase de construcción.

5.3.7.2 Seguimiento de los cambios provocados en la utilización que las especies clave águila imperial ibérica, aves esteparias y lobo hacen del territorio en el ámbito del proyecto, caracterizando la situación preoperacional y contrastándola con la situación una vez consolidada la fase de explotación.

5.3.7.3 Seguimiento anual durante toda la fase de explotación del estado y efectividad de los pasos de fauna, obras de drenaje transversal, cerramientos, viaductos

y otros elementos de mitigación del efecto barrera, de acuerdo con las Prescripciones técnicas para el control y vigilancia de la efectividad de pasos de fauna elaboradas por el Grupo de Trabajo de Fragmentación de Hábitats por Infraestructuras de Transporte y publicadas por el MITECO.

5.3.7.4 Seguimiento durante toda la fase de explotación de la mortalidad provocada sobre especies amenazadas por atropellos y colisiones. Para ello se establecerá una metodología específica de acuerdo con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila. Los informes anuales de seguimiento indicarán la metodología de seguimiento seguida y contendrán una base de datos de las muertes registradas [cadáveres localizados por especies, categorías de protección, localización (UTM y P.K.)]. También incluirán una estimación de la mortalidad total por especie y tipo de causa, indicando la metodología utilizada. Cuando el seguimiento detecte muertes de especies protegidas, se adoptarán medidas preventivas o correctoras adicionales para prevenir su nueva ocurrencia en el futuro.

5.3.7.5 Seguimiento de la ejecución y efectividad de las medidas compensatorias de los impactos residuales sobre el águila imperial ibérica y las aves esteparias.

5.3.7.6 Los informes de seguimiento ambiental, en la parte relativa a biodiversidad, se trasladarán anualmente al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila.

Cada una de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental, Informe Adicional y en esta Declaración deberán estar definidas y presupuestadas, según corresponda, en el Estudio informativo o en los Proyectos de trazado y ejecución, previamente a su aprobación.

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

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 12 de noviembre de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

ANEXO I

Consultas a las Administraciones Públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
SERVICIO TERRITORIAL DE CULTURA DE ÁVILA.	SÍ
SG DE REDES Y OPERADORES DE TELECOMUNICACIONES.	SÍ
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	SÍ
SECRETARÍA DE ESTADO DE DEFENSA.	SÍ
D.G. DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ÁVILA.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE PEÑALBA DE ÁVILA.	SÍ
ADIF (ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS).	SÍ

Consultados	Contestación
AYUNTAMIENTO DE CABEZAS DE ALAMBRE.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE CABIZUELA.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE DONJIMENO.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE PEDRO RODRÍGUEZ.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE CONSTANZANA.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE SAN VICENTE DE ARÉVALO.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE GOTARRENDURA.	SÍ
SEO/BIRDLIFE.	SÍ
I.G.M.E. (INSTITUTO GEOLÓGICO Y MINERO DE ESPAÑA).	SÍ
AYUNTAMIENTO DE PAJARES DE ADAJA.	SÍ
D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA CULTURA Y TURISMO JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
DG POLITICA ENERGÉTICA Y MINAS.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE ÁVILA.	SÍ
D.G. DE CALIDAD Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
D.G. DE PATRIMONIO NATURAL Y POLÍTICA FORESTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL. S.G. DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL. MITECO.	SÍ
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE ADANERO.	NO
AYUNTAMIENTO DE ALDEASECA.	NO
AYUNTAMIENTO DE ARÉVALO.	NO
AYUNTAMIENTO DE BERLANAS (LAS).	NO
AYUNTAMIENTO DE BERNUY-ZAPARDIEL.	NO
AYUNTAMIENTO DE BLASCOSANCHO.	NO
AYUNTAMIENTO DE BOHODÓN (EL).	NO
AYUNTAMIENTO DE CANALES.	NO
AYUNTAMIENTO DE CANTIVEROS.	NO
AYUNTAMIENTO DE COLLADO DE CONTRERAS.	NO
AYUNTAMIENTO DE CRESPOS.	NO
AYUNTAMIENTO DE DONVIDAS.	NO
AYUNTAMIENTO DE ESPINOSA DE LOS CABALLEROS.	NO
AYUNTAMIENTO DE FONTIVEROS.	NO
AYUNTAMIENTO DE FUENTE EL SAÚZ.	NO

Consultados	Contestación
AYUNTAMIENTO DE FUENTES DE AÑO.	NO
AYUNTAMIENTO DE HERNANSANCHO.	NO
AYUNTAMIENTO DE LANGA.	NO
AYUNTAMIENTO DE MAELLO.	NO
AYUNTAMIENTO DE MINGORRÍA.	NO
AYUNTAMIENTO DE MONSALUPE.	NO
AYUNTAMIENTO DE NAVA DE ARÉVALO.	NO
AYUNTAMIENTO DE ORBITA.	NO
AYUNTAMIENTO DE OSO (EL).	NO
AYUNTAMIENTO DE PALACIOS DE GODA.	NO
AYUNTAMIENTO DE PAPATRIGO.	NO
AYUNTAMIENTO DE POZANCO.	NO
AYUNTAMIENTO DE RIOCABADO.	NO
AYUNTAMIENTO DE SAN JUAN DE LA ENCINILLA.	NO
AYUNTAMIENTO DE SAN PASCUAL.	NO
AYUNTAMIENTO DE SAN PEDRO DEL ARROYO.	NO
AYUNTAMIENTO DE SANCHIDRIÁN.	NO
AYUNTAMIENTO DE SANTO DOMINGO DE LAS POSADAS.	NO
AYUNTAMIENTO DE SINLABAJOS.	NO
AYUNTAMIENTO DE TIÑOSILLOS.	NO
AYUNTAMIENTO DE VEGA DE SANTA MARÍA.	NO
AYUNTAMIENTO DE VELAYOS.	NO
AYUNTAMIENTO DE VILLANUEVA DE GÓMEZ.	NO
AYUNTAMIENTO DE VILLANUEVA DEL ACERAL.	NO
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ÁVILA.	NO
AGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
D.G DE VIVIENDA, ARQUITECTURA Y URBANISMO. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
D.G. DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
D.G DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PLANIFICACIÓN. CONSEJERÍA DE TRANSPORTE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
D.G DE PRODUCCIÓN AGROPECUARIA E INFRAESTRUCTURAS AGRARIAS. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y GANADERÍA. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
FUNDACIÓN DE PATRIMONIO NATURAL DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE DE ÁVILA.	NO
SERVICIO TERRITORIAL DE FOMENTO DE ÁVILA.	NO

Consultados	Contestación
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CASTILLA Y LEÓN.	NO
D.G. DE BELLAS ARTES. MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE.	NO
SG Planificación Ferroviaria.	NO
WWF/ADENA.	NO
ASOCIACIÓN PARA EL ESTUDIO Y MEJORA DE LOS SALMÓNIDOS –AEMS– RÍOS CON VIDA.	NO

Alegaciones recibidas en la información pública:

Asociación Amigos del Camino de Santiago en Ávila.
La Alhóndiga de Arévalo-Asociación de Cultura y Patrimonio.
EQUO.
EQUO Castilla y León.
Unión de Consumidores y Usuarios de Arévalo-U.C.
Los Navares, S.L.
17 alegaciones diferentes de personas físicas.

