

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 9788** *Resolución de 20 de abril de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Actuaciones complementarias para el desarrollo del proyecto de construcción de la vía izquierda, obra civil, vía y electrificación y acondicionamiento del túnel de Padornelo. Corredor norte-noroeste de alta velocidad. Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia. Tramo: Pedralba-Vilavella».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 4 de diciembre de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Actuaciones complementarias para el desarrollo del proyecto de construcción de la vía izquierda, obra civil, vía y electrificación y acondicionamiento del túnel de Padornelo. Corredor norte-noroeste de alta velocidad. Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia. Tramo: Pedralba-Vilavella», remitida por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) Alta Velocidad, como órgano sustantivo y promotor.

El tramo de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia (en adelante, LAV 982) comprendido entre el cambiador de anchos de Pedralba y el puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de Vilavella únicamente tiene en servicio la vía derecha de las dos previstas. El «Proyecto de Construcción del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. LAV Madrid-Galicia. Tramo: Pedralba-Vilavella. Vía izquierda, obra civil, vía y electrificación y acondicionamiento del túnel de Padornelo» contempla la ejecución de la vía izquierda de este tramo, de unos 31 km de longitud, que se encuentra en la actualidad parcialmente construida a nivel de plataforma ferroviaria, dado que en su zona central falta la construcción de unos 7,2 km de plataforma.

Los trabajos objeto de la presente evaluación corresponden a varias actuaciones complementarias incluidas en el proyecto citado en el párrafo anterior que no fueron sometidas en su día a tramitación ambiental. Estas actuaciones son, por una parte, la instalación de dos nuevos ramales de conexión de la LAV 982 con la línea convencional 822 (en adelante, LC 822), cuya finalidad es mantener el uso de la línea tanto para el transporte de mercancías como para el de pasajeros. Se contempla, asimismo, la apertura de varios caminos necesarios para la construcción de los nuevos viaductos de Pedro y Leira, así como para el acceso a las instalaciones ferroviarias. Se incluye, por otra parte, tanto el cerramiento de ambos ramales de conexión como la restauración de un tramo del Camino de Santiago que se verá afectado por las obras.

Todas estas obras complementarias se encuentran en la provincia de Zamora, en los términos municipales de Lubián y Requejo.

Una vez analizado el documento ambiental, con fecha 5 de marzo de 2025, se traslada requerimiento de subsanación al promotor en relación con las características técnicas de las obras, cuantificación de la afección a espacios Red Natura 2000, medidas de restauración y cartografía descriptiva de las actuaciones. Con fecha 19 de marzo de 2025, se recibe una nueva versión del documento ambiental, que atiende expresamente a la totalidad de los aspectos señalados.

Con fecha 27 de marzo de 2025, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 16 de junio de 2025, se requieren, a través de sus órganos jerárquicamente superiores, los informes de la Confederación Hidrográfica del Duero y de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, que se reciben el 8 de julio de 2025 y el 18 de noviembre de 2025, respectivamente.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	Sí
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	Sí
D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	No
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ZAMORA.	Sí
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZAMORA.	
D.G. DE PATRIMONIO NATURAL Y POLÍTICA FORESTAL. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	Sí
D.G. DE INFRAESTRUCTURAS Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	Sí
D.G. DE VIVIENDA, ARQUITECTURA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	No
AGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL Y EMERGENCIAS. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	Sí
D.G. DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	Sí
D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	Sí
D.G. DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS. CONSEJERÍA DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	Sí
AYUNTAMIENTO DE LUBIÁN.	No
AYUNTAMIENTO DE REQUEJO.	Sí
WWF/ADENA.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
GREENPEACE ESPAÑA.	No
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN-CODA (CONFEDERACIÓN NACIONAL).	No

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha 2 de diciembre de 2025, se traslada al promotor que los potenciales impactos significativos planteados por las Administraciones afectadas, relativos al cambio climático, medio hídrico, hábitats se interés comunitario (HIC) y espacios naturales protegidos pueden ser evitados mediante la adopción de una serie de modificaciones en el proyecto.

En respuesta, el 22 de diciembre de 2025 se recibe el documento «Contestación a los requerimientos de las Administraciones públicas consultadas», acompañado de la versión final del documento ambiental, de 17 de diciembre de 2025, un nuevo documento técnico, y una nueva valoración económica. En esta documentación, el promotor acepta expresa e íntegramente las modificaciones propuestas, las cuales pasan a integrar la versión final del proyecto sobre la que versa el presente procedimiento.

Analizada la documentación obrante en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto.

Las actuaciones complementarias sometidas a evaluación se describen a continuación:

– Ramal de conexión (lado Zamora) de la LAV 982 con la LC 822, en el acceso a la boca este del túnel histórico de Padornelo, y su cerramiento. El nuevo ramal presenta una longitud de 467 m y se le dotará de una nueva vía mango de seguridad de 175 m de longitud, ambas con una plataforma de 7 m de anchura. Se realizará un desmante de 10.611,90 m³ de tierra que se enviará a vertedero, así como 5.1282,60 m³ de tierra procedente de saneos de fondo de desmante, y se retirarán 1.860,30 m³ de balasto que se enviarán a un gestor de residuos.

– Ramal de conexión (lado Ourense) de la LAV 982 con la LC 822, para dar acceso a la estación de Lubián, y su cerramiento. La actuación presenta una longitud de 970 m y se le dotará de una nueva vía mango de seguridad, ambas con una plataforma de 7 m de anchura. El volumen de tierra del desmante reutilizado en la traza será de 2.097,30 m³ y el enviado a vertedero será de 12.413,20 m³. Asimismo, se enviarán a vertedero 1.557,50 m³ de tierra procedente de saneos de fondo de desmante. El acopio de tierra vegetal será de 238,50 m³ y el volumen de balasto retirado será de 7.189,60 m³ que será enviado a un gestor de residuos.

– Camino de acceso a la vía izquierda de la LAV 982 para la construcción de las pilas del nuevo viaducto de Pedro. El camino comienza en un punto del Camino de Santiago justo antes de su cruce actual con la LC 822, compartiendo trazado con él durante los 300 primeros m aproximadamente, y finaliza en la pila 1 del viaducto de Pedro. Tiene una longitud total de 560 m y un ancho de 5 metros. Se realizará un desmante del que 2.924,40 m³ de tierra se emplearán en la traza y 6.046,40 m³ se enviarán a vertedero; 2.046,50 m³ de tierra vegetal se acopiará para su reutilización.

– Reposición del Camino de Santiago. Consiste en la habilitación de 65 m del tramo que comparten el camino de acceso al viaducto de Pedro y el Camino de Santiago, con una anchura de 2 m, para ser utilizable por los peregrinos. Se realizará el desmante de 101,30 m³ de tierra que se destinará a traza, y se retirarán y acopiarán 66,50 m³ de tierra vegetal.

– Caminos de acceso a la vía izquierda de la LAV 982 para la construcción de las tres pilas del nuevo viaducto de Leira. Inicialmente se diseña un camino de 164 m de longitud para dar acceso a la pila P-1 (camino 1), y otro camino de 85 m de longitud para dar acceso a las pilas P-2, P-3 y el estribo 2 (camino 2), que requería vadear el cauce del río Leira en su tramo final. El promotor, en respuesta a las consideraciones de las administraciones afectadas, modifica el proyecto, en diciembre de 2025, de modo que se accede a la P-2 desde la margen norte mediante la prolongación del camino de acceso a la P-1, mientras que el camino de acceso a la P-3 finaliza en esa pila. De este modo, el camino 1 que conduce a las P-1 y P-2 tendrá una longitud de 155 m, mientras que el camino 2 que conduce a la P-3 y al estribo 2 tendrá una longitud de 97 m, y ninguno de los dos requiere el cruzamiento del cauce del río Leira. Se mantiene la anchura de la sección en 5 m. Del desmante a realizar, 544,10 m³ de tierra se destinarán a traza y 20.310,80 m³ irán a vertedero. Por otro lado, se retirarán y acopiarán para su posterior utilización 664,30 m³ de tierra vegetal.

– Camino de acceso a la boca Ourense del túnel histórico de Padornelo. Supone la prolongación de 276 m, con un ancho de 5 m, de un camino existente que conecta con la carretera ZA-106. Una vez finalizadas las obras, se mantendrá y será empleado como acceso a las instalaciones ferroviarias. Del desmante a ejecutar, 1.185,80 m³ de tierras

se emplearán en la traza y 2.549,10 m³ se enviarán a vertedero. Por otro lado, se retirarán y acopiarán 900,10 m³ de tierra vegetal para su reutilización.

– Nuevo camino de acceso coincidente con el tramo a levantar de la LC 822. Se ha previsto levantar 448 m de la LC 822 existente con objeto de utilizar la plataforma liberada como acceso a la boca Ourense del nuevo túnel de Aciberos, para labores de mantenimiento. Para ello se rebajará la cota del terraplén de la plataforma actual mediante excavación y se generarán 107.304,10 m³ de tierra que se destinarán a vertedero y 89,30 m³ que se reutilizarán en la traza. Se retirarán y acopiarán 4.311,40 m³ de tierra vegetal y serán destinados a gestor de residuos 588,14 m³ de balasto retirado.

El promotor prevé utilizar la plataforma adoquinada en la estación de Lubián y las zonas hormigonadas en los dos emboquilles del túnel de Padornelo como zonas de instalaciones auxiliares.

Los excedentes de tierras limpias se llevarán al vertedero V1-M, recogido en la declaración de impacto ambiental del estudio complementario del tramo Requejo-Padornelo de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia (BOE de 9 de agosto de 2010), situado en el término municipal de Requejo.

El promotor presenta dos alternativas, además de la alternativa cero de no actuación. La primera alternativa corresponde a las actuaciones descritas y la segunda es igual a la primera, con excepción del nuevo camino de acceso a la boca Ourense del túnel histórico de Padornelo, para el que se plantea conectar dos caminos existentes que enlazan a su vez con la carretera ZA-106. El camino tendría una longitud total de 200 m y, debido a la orografía, requeriría grandes desmontes de hasta 20 m de altura que generarían importantes volúmenes de tierra, por lo que el promotor concluye que la alternativa más adecuada ambientalmente es la primera.

b. Ubicación del proyecto.

Todas las actuaciones se localizan en la provincia de Zamora y la mayor parte en el término municipal de Lubián, excepto el ramal de conexión de la boca lado Zamora del túnel de Padornelo, que se encuentra en el municipio de Requejo.

Los caminos de acceso para la construcción de las pilas de los viaductos y a la zona de acopio del túnel de Padornelo, lado Orense, así como el coincidente con el tramo a levantar de la LC 822 se encuentran en la zona de especial conservación (ZEC) Riberas del Río Tuela y afluentes. El trazado del ramal lado Zamora linda con el límite de la ZEC Riberas del Río Tera y afluentes.

Por otra parte, las obras proyectadas se encuentran dentro de la zona de transición de la reserva de la biosfera transfronteriza Meseta Ibérica.

El proyecto se sitúa en el extremo noroccidental de la cuenca del río Duero. Los principales ríos del ámbito de estudio, el Requejo, Leira y Pedro, son ríos de montaña de régimen irregular con ecosistemas asociados ricos en biodiversidad.

Cerca de la ubicación de los caminos de acceso al nuevo viaducto de Leira podrían localizarse algunas especies de flora singular como el cardo azul (*Eryngium viviparum*) y la azucena portuguesa (*Paradisea lusitanica*), esta última con categoría de atención preferente en el Catálogo Regional de Flora Protegida de Castilla y León.

Asimismo, en el entorno de las obras se encuentran los siguientes tipos de HIC: 9230. Robledales de *Quercus pyrenaica* y robledales de *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica* del noroeste ibérico; 4030. Brezales secos europeos; 4090. Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga; 9260. Bosques de *Castanea sativa*; y 91E0*. Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, este último prioritario.

Las especies o grupos de fauna más sensibles son las siguientes: milano real (*Milvus milvus*), perdiz pardilla (*Perdix perdix*), nutria (*Lutra lutra*), desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*), sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*), bermejuela (*Chondrostoma arcasii*), boga de río (*Chondrostoma polylepis*), pardilla (*Chondrostoma lemmingii*), calandino (*Squalius alburnoides*) y náyades (*Margaritifera margaritifera* y *Unio crassus*), así como varias especies de quirópteros catalogadas como «vulnerables». Cabe

destacar la población de trucha común (*Salmo trutta*), sin introgresión genética, a proteger por su pureza y baja variabilidad genética.

Los montes catalogados de utilidad pública existentes en el entorno de las obras complementarias proyectadas son el de Tejedelo y el de Mazorreña, pertenecientes ambos al Ayuntamiento de Requejo de Sanabria.

c. Características del potencial impacto.

c.1 Efectos sobre la atmósfera, el cambio climático, la población y la salud.

Durante la fase de ejecución, las excavaciones, movimientos de tierras, operaciones de maquinaria pesada y trabajos de construcción provocarán un incremento en el nivel de ruidos y vibraciones, de contaminantes, polvo y partículas en suspensión, así como la posibilidad de vertidos accidentales y de accidentes derivados del tráfico en zona urbana. Según el promotor, las molestias derivadas del paso de camiones y de maquinaria, así como la eliminación de la operatividad de la vía y caminos afectados no serán muy graves y se producirán sólo durante el tiempo que duren las obras.

Para reducir las emisiones de polvo y partículas, se prevén riegos periódicos en la zona de trabajo, en especial los caminos de acceso; retirada de lechos de polvo y limpieza de las calzadas del entorno; empleo de toldos en los vehículos de transporte; humectación del material transportado; y limitación de la velocidad de los vehículos y del transporte en días de fuerte viento, en lo posible.

Respecto de las emisiones de gases contaminantes y de ruido, se plantea la utilización de maquinaria de bajos niveles de emisión acústica; el control de los reglajes y funcionamiento de los motores, así como de los elementos de aislamiento acústico; evitar, siempre que sea posible, trabajos en horario nocturno en entornos urbanos; y limitación de la velocidad de los vehículos de obra y de la zona de tránsito.

En la fase de explotación, pueden producirse afecciones por ruido y vibraciones. En este sentido, el estudio específico aportado por el promotor contempla las fuentes de ruido más representativas existentes en el entorno de la zona de actuación. Estas son, respecto al tráfico rodado, la carretera N-525, carretera A-106 y la autovía A-52 y, en el caso del ferrocarril, las líneas existentes vía derecha de la LAV Madrid-Galicia y la LC Zamora-A Coruña en servicio (línea 822). Dado que actualmente circulan 2 trenes de cercanías semanales y la previsión es aumentar a 4, que seguirá siendo una frecuencia muy baja, el promotor concluye que el tráfico ferroviario que se prevé para el futuro no producirá un incremento apreciable en los niveles acústicos. El tráfico en los caminos será muy residual, solo para labores de mantenimiento. Asimismo, las edificaciones habitadas más cercanas a las actuaciones complementarias se encuentran a más de 200 m por lo que no se producirá afección por ruido y vibraciones.

El promotor concluye que la situación acústica actual no empeorará, por lo que no se prevé la necesidad de implantar medidas preventivas, ni correctoras frente a las emisiones acústicas en fase de explotación.

El Servicio Territorial de Sanidad de Zamora de la Junta de Castilla y León traslada que no formula alegaciones sobre los aspectos con posible impacto sobre la salud.

El informe de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) destaca la importancia de que la infraestructura sea resiliente al clima, por lo que, previamente a la puesta en marcha del proyecto, se deben adoptar las medidas necesarias. Asimismo, se debe atender a la afección del proyecto a la componente adaptativa del territorio. El promotor manifiesta conformidad y señala que ADIF ha integrado en sus procedimientos internos el estudio de la adaptación de sus infraestructuras al cambio climático. Adicionalmente, ha incorporado en la nueva versión del documento ambiental un estudio de la vulnerabilidad de las obras complementarias frente al cambio climático, que concluye que presentan un nivel de riesgo admisible.

Por otro lado, la mencionada Oficina informa que se debe incluir la huella de carbono del proyecto, teniendo en cuenta tanto la pérdida de stock de carbono como la pérdida

de la capacidad de absorción. El promotor responde que incluirá en el proyecto constructivo el cálculo de la huella de carbono en las fases de construcción y de explotación y se propondrán medidas destinadas a su compensación. En este sentido, aclara que el documento ambiental recoge la superficie de cada HIC y los árboles afectados por cada actuación que serán compensados con plantaciones.

c.2 Efectos sobre la geodiversidad, la tierra, el suelo y el subsuelo.

Las obras complementarias proyectadas se sitúan en una zona montañosa de gran extensión con una red de drenaje de tipo angular, muy encajada.

En la fase de obras, es necesario realizar excavaciones, rellenos y otros movimientos de tierra con maquinaria pesada. Asimismo, destaca la ocupación de suelo por el trazado de las actuaciones y sus taludes, así como por los acopios e instalaciones auxiliares. Esta ocupación genera afección a los suelos, a la vegetación, a la fauna, al paisaje y al tránsito fluido por las zonas anejas a la obra.

Para la ejecución de las obras, no se consideran necesarios préstamos de ningún tipo. La versión final del documento ambiental estima el volumen de tierras limpias de desmonte que es preciso enviar a vertedero en 159.235 m³; que se pueden aprovechar en la traza 6.942 m³; que se acopiarán 6.740 m³ de tierra vegetal para reutilizarla en las posteriores restauraciones; y se enviarán 9.638 m³ a gestor de residuos.

Entre las medidas de mitigación, el promotor contempla dotar a las zonas de instalaciones auxiliares de un área de acogida de actividades potencialmente peligrosas, debidamente impermeabilizada, para realizar los trabajos de mantenimiento de maquinaria, áreas de lavado, repostaje, clasificación de materiales y gestión de residuos, almacén de residuos peligrosos y punto limpio, entre otros. Contará con vallado y zanja perimetral que derivará las aguas a un separador de grasas y de ahí a una balsa de decantación.

Se contará con un programa para el tratamiento de los residuos procedentes de las obras y un plan de gestión de residuos acorde con la normativa aplicable en cada caso. Se realizará el control de vertidos, en lo referente a los efluentes de las balsas de sedimentos, incluyéndolo en el programa de vigilancia ambiental.

Tras la finalización del uso de las zonas de instalaciones auxiliares, se prevén labores de desmantelamiento de los sistemas que ya no se utilicen, así como el tratamiento que recibirán dichas áreas y serán retirados los materiales sobrantes y residuos.

c.3 Efectos sobre el agua.

Los ríos Requejo, Leira y Pedro, los principales del ámbito de estudio, tienen caudal permanente, si bien muy irregular debido a la pequeña superficie de sus cuencas vertientes, con mínimos en el periodo estival. Se trata de ríos de montaña, con aguas limpias, claras, oxigenadas y con escasos vertidos en el tramo de cuenca afectado.

A nivel hidrogeológico, se diferencian en la zona de estudio acuíferos asociados al material de alteración superficial o jabre y otros asociados a las zonas fracturadas. El promotor afirma que, según ensayos realizados en un estudio geotécnico, se trata de materiales poco permeables y que no se observan discontinuidades de gran entidad.

Respecto de los impactos, el promotor prevé las siguientes afecciones derivadas de las obras en las inmediaciones de los cauces: el ramal del lado Zamora cruza el arroyo Tejedelo por una obra de drenaje transversal existente; el camino para la construcción del viaducto de Pedro afecta parcialmente a la zona de inundación del antiguo cauce del río Pedro; y los caminos para la construcción del viaducto de Leira se han diseñado inicialmente en la ribera del río Leira y, en el caso del acceso para la cimentación de la pila 2, para llegar al punto de trabajo es necesario cruzar el río.

Además de la potencial modificación de los cauces y de la red de drenaje, los movimientos de tierra, el uso de maquinaria y los posibles vertidos accidentales pueden alterar la calidad de las aguas. Si bien la zona de actuación se encuentra muy próxima a

la ribera de los ríos Requejo, Leira y Pedro, el promotor valora el impacto como moderado con la aplicación de diversas medidas preventivas. Durante la fase de explotación, el promotor no prevé afecciones sobre ninguno de los ríos, ya que los tramos de los caminos de acceso para la construcción de las pilas de los viaductos Leira y Pedro se restaurarán a su estado original.

La Confederación Hidrográfica del Duero del MITECO informa que los ramales de conexión propuestos se encuentran parcialmente situados en la zona de policía del río Pedro, del arroyo Porto de la Meda, del río Requejo y de un afluente innominado de este último, el cual también se encuentra atravesado por uno de los ramales. En cuanto a los caminos propuestos, dos de ellos cruzan el río Pedro y todos se sitúan en la zona de policía de los ríos Pedro y Leira. Asimismo, señala que en el trazado de las actuaciones debe procurarse la menor afección posible a los elementos que integran el dominio público hidráulico (DPH), y para la realización de cualquier obra que pueda afectar a un cauce público o esté situada dentro de la zona de policía, se deberá obtener previamente la autorización preceptiva. Con carácter general, informa desfavorablemente la intercepción de cauces públicos o su modificación.

El promotor manifiesta conformidad a las anteriores observaciones y modifica la solución de los caminos de acceso a las pilas del viaducto de Leira en la versión del documento ambiental de diciembre de 2025 y en el proyecto de construcción. De este modo, el ramal lado Zamora discurre a una distancia mínima de 7,17 m del cauce del río Requejo, dentro de su zona de policía; los últimos 30 m del camino de acceso 1 para la construcción de las pilas del viaducto de Leira se encuentra en la zona de servidumbre, a 1,5 m del cauce del río Leira, y el final del camino de acceso 2 se encuentra en la zona de policía de dicho río, a 1,64 m; el camino de acceso a la boca Ourense del túnel de Padornelo está situado en la zona de policía del río Leira, a unos 22,8 m del mismo; y el camino de acceso para la construcción del nuevo viaducto de Pedro de la vía izquierda discurre por la zona de policía de dicho río, situándose en la zona más cercana a 11,83 m del cauce.

En respuesta a otras observaciones del organismo de cuenca, el promotor aclara en la versión final del documento ambiental que ninguna de las actuaciones presenta desvíos, embalsamientos o retenciones temporales de caudales en los ríos; no obstante, en caso de producirse se solicitará autorización a la Confederación Hidrográfica del Duero. Tampoco está prevista la intercepción ni la modificación de ningún cauce para la ejecución de las actuaciones. En caso de alterarse el drenaje natural del terreno se llevarán a cabo las medidas de restauración ambiental que sean necesarias.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Duero recuerda que deberá cumplirse con la normativa relativa al posible alumbramiento de aguas subterráneas y a la preceptiva autorización o concesión administrativa, en caso de que fuera necesaria la captación de aguas. El promotor aclara que no prevé alumbramientos de aguas subterráneas.

En relación con los vertidos y la calidad de las aguas, la Confederación Hidrográfica del Duero indica que, durante los movimientos de tierras, se deberán establecer medidas para la retención de sólidos, previa a la evacuación de las aguas de escorrentía superficial, así como otras posibles medidas para reducir al mínimo el riesgo de contaminación de las aguas y, si se produjera vertido sobre algún elemento del DPH, se deberá disponer previamente de la correspondiente autorización. Finalmente, se evitará, en la medida de lo posible, la eliminación de vegetación riparia autóctona existente. El promotor manifiesta conformidad y recoge en el documento ambiental el compromiso de evitar la afección a vegetación riparia autóctona y la construcción de barreras de retención de sedimentos como medida preventiva.

Respecto de los vertederos y de las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, la Confederación Hidrográfica del Duero señala diversos aspectos a tener en cuenta en su ubicación, así como determinadas medidas a aplicar para asegurar que, en ningún caso, se produzcan vertidos accidentales de aceites, combustibles, lubricantes, etc., sobre cualquier elemento del DPH, si bien considera conveniente la elaboración de protocolos de actuación específicos en caso de vertidos accidentales.

El promotor responde que no es objeto de la presente tramitación ambiental la apertura de nuevos vertederos ni de nuevas zonas de instalaciones auxiliares para la ejecución de las actuaciones complementarias, dado que se emplearán los previstos en el proyecto al que complementan. En el documento ambiental se han modificado los volúmenes de excedentes de tierras excavadas, que se llevarán al depósito de sobrantes V1M. Por otro lado, el mantenimiento y limpieza de maquinaria y vehículos se realizarán en las zonas de instalaciones auxiliares o en talleres acreditados. Los residuos peligrosos generados en las operaciones de mantenimiento, tales como aceites usados, restos de combustibles, etc., se almacenarán en una zona impermeabilizada a tal efecto. Finalmente, la última versión del documento ambiental incluye un apartado específico, denominado «Actuación inmediata ante un vertido» que describe el protocolo a aplicar para evitar la contaminación de aguas superficiales. Adicionalmente, contempla que cualquier acopio de materiales necesarios para la construcción de las obras complementarias se ubicará de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de vertido, ya sea directo o indirecto.

Por su parte, la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que se deberá garantizar la mínima alteración del cauce, así como de la vegetación y la fauna asociada. El cruce de cursos de agua por parte de la maquinaria o de los vehículos se realizará exclusivamente a través de puentes o pasos específicamente habilitados para tal fin, evitando en todo momento el tránsito directo sobre el cauce. Con el fin de evitar la afección, el promotor modifica el proyecto de modo que el acceso a la pila 2 no requiere el cruzamiento del río Leira como se ha descrito anteriormente. Por otro lado, el promotor justifica que el cruce del río Pedro por el camino de acceso coincidente con el tramo a levantar de la LC 822, se realiza a una cota muy superior al cauce de este, por lo que su ejecución no genera afección. En consecuencia, ninguna de las actuaciones requiere el cruce de ningún curso de agua.

Esta Dirección General añade que, durante la ejecución de las obras, se deberá garantizar que las condiciones físico-químicas del agua permanezcan inalteradas, incluidos parámetros como pH, temperatura, oxígeno disuelto, turbidez, conductividad y concentración de nutrientes o contaminantes. El promotor manifiesta conformidad y se compromete a incluir las medidas en el proyecto de construcción.

c.4 Efectos sobre la vegetación y hábitats de interés comunitario.

El promotor caracteriza la vegetación en base a trabajos de campo, interpretación fotográfica aérea y Mapa Forestal de España. Diferencia las siguientes formaciones vegetales en el ámbito de estudio: melojares, formación arbórea característica de la zona; vegetación de ribera, principalmente alisedas, que flanquean de forma casi continua los márgenes de los ríos Requejo, Leira y Pedro; y brezales, escobonales y cambronales, matorrales que ocupan la mayor extensión de terreno en la zona.

Cerca de la zona de los caminos de acceso proyectados al nuevo viaducto de Leira, podrían localizarse especies la flora singular, como el cardo azul y la azucena portuguesa, esta última incluida en el Catálogo Regional de Flora Protegida de Castilla y León, en la categoría de atención preferente.

Respecto a los HIC, en el entorno de las obras proyectadas se encuentran los cinco tipos siguientes: 9230. Robledales de *Quercus pyrenaica* y robledales de *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica* del noroeste ibérico; 4030. Brezales secos europeos; 4090. Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga; 9260. Bosques de *Castanea sativa*; y el prioritario 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*.

La afección a la vegetación, fundamentalmente a ejemplares de roble, aliso, fresno, brezo y retamas, por las operaciones de despeje y desbroce quedará restringida a la superficie de ocupación del trazado y sus inmediaciones más próximas, así como a los taludes generados, ya que las zonas de instalaciones auxiliares no disponen de cubierta vegetal, al haber sido explanadas. Asimismo, durante el trascurso de las obras, el aumento de la contaminación y de partículas de polvo y el riesgo de incendios pueden afectar en mayor o menor medida a la vegetación presente en el entorno.

Para cada una de las actuaciones, el promotor cuantifica la superficie de afección a los HIC presentes, el área que será finalmente restaurada, la superficie neta de afección tras la restauración y el número de pies afectados. La versión final del documento ambiental estima las siguientes afecciones netas a los HIC tras la restauración: 4.574 m², con 2.522 pies afectados, del HIC 9230; 5.955 m², con 208 pies afectados, del HIC 4090; y 158 m², con 5 pies afectados, del HIC 9260. Respecto al HIC prioritario 91E0*, la afección directa se reduce a 570 m² en las obras de ejecución de los caminos de acceso para la construcción del nuevo viaducto de Leira, mientras que se mantiene en 594 m² en las del camino de acceso para la construcción del nuevo viaducto de Pedro, si bien estas superficies serán restauradas íntegramente.

Respecto de las medidas propuestas, el promotor indica que se procurará minimizar la eliminación de ejemplares arbóreos, dado el alto valor ecológico de la vegetación, y propone una serie de criterios de eliminación de arbolado según el terreno y de protección de ejemplares de interés. Se jalonarán todas las superficies afectadas por las obras, tanto la franja asociada a la plataforma, como los elementos auxiliares y caminos de acceso. Se evitarán todas aquellas acciones que puedan tener impactos negativos en árboles y arbustos, encender fuego cerca de zonas de vegetación o manipular combustibles, aceites y productos químicos en zonas de raíces de árboles.

Previamente a la ocupación de los terrenos por las obras, se extraerá la capa de tierra vegetal, se almacenará y se usará posteriormente para cubrir las áreas que necesiten una rápida recolonización vegetal, como taludes de desmontes y terraplenes.

Respecto a las medidas previstas para proteger a la flora singular, el promotor no ha detectado ejemplares de ninguna de las dos especies protegidas en la prospección realizada, si bien, antes del comienzo de las obras y en las épocas de floración, se realizarán nuevas prospecciones para confirmar su ausencia.

Por último, debido a que el ámbito de estudio se considera como zona de muy alto riesgo potencial de incendios forestales, antes del inicio de la obra, se deberá contar con un plan de prevención y extinción de incendios forestales. Los lugares de trabajo estarán dotados de un equipo adecuado y suficiente de extinción de incendios; se instalarán los medios adecuados para activar la alarma en caso de incendio; y se instruirá a los trabajadores en el manejo de los equipos e instalaciones de extinción y de los medios de evacuación previstos en caso de incendio.

Según el informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León, en relación con el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, en el ámbito del proyecto se ha constatado la presencia de *Paradisea lusitanica* (Coutinho) Samp., así como de otras especies de flora protegida, si bien el organismo concluye que las actuaciones previstas no afectarán a la presencia o conservación de las citadas especies o de sus poblaciones siempre que se realice una prospección antes del inicio de las obras para identificar posibles ejemplares, según las prescripciones acordadas con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora, y en caso de detectarse, se comunique a esa Administración.

Respecto de los HIC presentes en el ámbito de las actuaciones, la citada Dirección General señala que deberá evitarse su deterioro o fragmentación durante el desarrollo de las obras, en especial de las alisedas de ribera y saucedas consideradas hábitat prioritario. En caso de que la afección resulte inevitable, esta deberá ser mínima y se procederá, en todo caso, a su restauración mediante la plantación de ejemplares de *Alnus glutinosa* de procedencia local o comarcal. Del mismo modo se actuará en caso de afección a robledales de *Quercus robur* o *Quercus pyrenaica*. En caso necesario, la corta y eliminación de arbolado deberá ser acordada con el personal del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora.

Dentro de los espacios de la Red Natura 2000, montes de utilidad pública, terrenos de monte y HIC, la citada Dirección General prohíbe la circulación de maquinaria y vehículos fuera de los caminos existentes, así como su utilización para zonas de acopio de materiales, parque de maquinaria e instalaciones auxiliares. Se delimitará toda la superficie destinada exclusivamente al trazado de los nuevos caminos de acceso.

La citada Dirección General finalmente manifiesta que las actuaciones previstas no supondrán afecciones significativas a la vegetación y los HIC condicionado al cumplimiento de las anteriores medidas, las cuales han sido asumidas por el promotor e incorporadas en la versión final del documento ambiental.

c.5 Efectos sobre la fauna.

El inventario de fauna del documento ambiental, basado en datos bibliográficos y en varias visitas de campo, resalta el número de especies del ámbito de estudio, con más de 150 taxones de vertebrados. Destaca la comunidad piscícola, con varias especies de peces como la trucha común, la bermejuela, la boga o la pardilla. Dentro de los mamíferos, resalta varias especies asociadas a los cursos de agua y riberas, como el desmán ibérico y la nutria, los depredadores lobo (*Canis lupus*) y oso pardo (*Ursus arctos*), así como una significativa comunidad de quirópteros.

Respecto a los posibles corredores faunísticos presentes en el área de las obras, destaca los ríos Requejo, Pedro y Leira y los arroyos que desembocan en ellos con sus riberas.

Durante la ejecución de las obras, los impactos sobre la fauna se producirán, fundamentalmente, por el aumento del ruido y la alteración de los hábitats. En el ámbito de las obras se pueden encontrar diversas especies catalogadas o en régimen de protección de especial que figuran en las fichas de los espacios de la Red Natura 2000 afectados, por lo que el promotor considera relevante el potencial impacto.

Las especies analizadas en el documento ambiental son las siguientes: milano real, del que no se estima afección significativa, ya que las zonas de reproducción se encuentran alejadas de las obras; perdiz pardilla, cuya presencia es habitual en los pastizales y brezales abiertos de montaña por encima de los 1.600 m de altitud; nutria, cuya presencia está constatada en todos los principales cursos de agua de la zona; desmán ibérico, del que hay indicios de su presencia en los tramos de cabecera de aguas permanentes de los principales cursos fluviales; sapillo pintojo ibérico, cuyo hábitat no es en principio afectado, ya que no se ocupan áreas encharcadas; trucha, con presencia constatada en todos los principales ríos y arroyos de la zona; bermejuela, boga de río, considerada como no amenazada, está declarada como especie de pesca comercializable y vive en tramos de río con marcada corriente, como puede ser el río Requejo junto al ramal lado Zamora; pardilla; calandino; y dos Náyades, *Unio crassus*, cuya presencia no está confirmada, y *Margaritifera margaritifera*, que no se ha detectado en los cauces de los ríos Leira, Pedro o Requejo, aunque sí se han detectado ejemplares adultos en el río Castro y en aguas del Tuela en Portugal, por lo que no es descartable su existencia en el ámbito de las actuaciones. Finalmente, no se estima afección significativa sobre diversas especies de quirópteros catalogadas como «vulnerables», debido a que no se afectan cavidades naturales susceptibles de albergar colonias y a las restricciones generales a los horarios de trabajo.

Durante la explotación, el impacto sobre la fauna será despreciable, ya que la previsión de aumento del tráfico que circulará por los ramales es de 2 a 4 trenes a la semana y, respecto de los caminos, los de trazado paralelo a los ríos Leira y Pedro se restaurarán a la finalización de las obras y, en el resto, el tráfico quedará reducido a las labores de mantenimiento.

Respecto de las medidas para evitar o mitigar las afecciones a la fauna, el promotor indica que se realizarán inventarios faunísticos con el propósito de confirmar la presencia o ausencia de las especies sensibles. En caso de encontrar evidencias de especies protegidas en el emplazamiento de las actuaciones, se monitorizarán los niveles acústicos y, si superan los límites establecidos por la legislación de la Comunidad de Castilla y León, se aplicarán medidas correctoras para evitar la afección. Si se confirmara la presencia de alguna de las especies sensibles, se establecerá un cronograma de obras, de modo que se respeten las épocas más críticas para la fauna. En este sentido, se evitará la ejecución de las obras de mayor impacto en los cursos fluviales durante el periodo de freza de la trucha. También se evitará que las voladuras, los trabajos de

desbroce de la vegetación, la retirada de tierra vegetal y las actividades más ruidosas se realicen entre los meses de febrero y julio. Asimismo, todas las operaciones se realizarán en horario diurno, fuera de las horas de mayor actividad biológica, evitando de esta manera la generación de ruidos y la contaminación lumínica.

Por otro lado, se implementarán medidas específicas para evitar que especies de escasa movilidad, como los anfibios y reptiles, puedan verse afectadas por la construcción. Para ello, se diseñarán las cunetas y drenajes laterales de manera que faciliten el escape de los ejemplares que pudieran caer en ellos. Las cunetas a pie de terraplén se diseñarán con una inclinación suficiente que permita trepar a los animales y salir hacia el exterior de la vía y con estrías perpendiculares al sentido ascendente para evitar el deslizamiento y facilitar la subida.

Se dispondrá un cerramiento longitudinal continuo de los dos ramales de conexión, cuyas características serán definidas en base a las necesidades desde el punto de vista faunístico y de las especies que caracterizan el entorno. Los cerramientos deberán cumplir con los objetivos de impedir la invasión de la vía por los animales y de permitir la salida de la vía de aquellos ejemplares que, aún con las medidas para evitar su acceso a la calzada, hayan podido quedar en el interior del cerramiento. Asimismo, se colocarán dispositivos que permitan el escape de la fauna que haya conseguido entrar en la plataforma de la línea, como rampas de escape.

Se instalarán pasos de fauna en el cerramiento del ramal lado Zamora, que va desde el túnel de Padornelo hasta el siguiente túnel, lo que supone una longitud de unos 750 m. Al tratarse de un hábitat forestal, según las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna del Ministerio de Medio Ambiente, la densidad mínima es de 1 paso cada 500 m para pequeños vertebrados, por lo que será necesario adecuar la obra de drenaje transversal del arroyo Tejedelo como paso de fauna.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León resalta la presencia de desmán ibérico, catalogado como vulnerable en el CEEA. Con respecto a la avifauna, existen datos de presencia del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), a poco más de 1 km de las actuaciones, y de halcón peregrino (*Falco peregrinus*), a 4 km al noreste.

El organismo indica que las nuevas actuaciones no generarán un efecto barrera adicional para la fauna, puesto que la infraestructura ya existe y se encuentra en funcionamiento desde hace años; no obstante, durante la fase de obras se prevén posibles afecciones derivadas del incremento del ruido y de las molestias ocasionadas a la fauna. En consecuencia, la Dirección General determina que las actuaciones previstas no supondrán afecciones significativas a la fauna, supeditado al cumplimiento de las medidas ambientales recogidas a continuación.

Antes del inicio de las obras, se realizará una prospección para identificar ejemplares de desmán ibérico según las prescripciones acordadas con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora, y, en caso de detectarse se comunicará a esa Administración.

Se consultará con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora la localización de los frezaderos más importantes de trucha. Deberán instalarse barreras de sedimentos y se aplicarán todas las medidas preventivas necesarias para garantizar la calidad de las aguas y evitar la turbidez ocasionada por la escorrentía superficial. Se perfilarán los taludes y se procederá a su revegetación posterior, con el fin de minimizar los arrastres provocados por la escorrentía. Estas acciones serán especialmente importantes en las zonas donde se sitúen los frezaderos. Posteriormente se revegetarán los pies de los terraplenes y las coronaciones de los desmontes con especies adecuadas, con el objetivo de guiar la fauna hacia los pasos habilitados para su tránsito. Se utilizarán especies arbóreas y arbustivas propias del entorno.

El promotor modifica el trazado de los caminos de acceso conforme a lo expuesto en apartados anteriores, para minimizar la alteración a la fauna asociada a los cauces, y manifiesta conformidad e incluye las medidas indicadas en la versión final del documento ambiental.

c.6 Efectos sobre los espacios protegidos y Red Natura 2000.

Las actuaciones afectan a la ZEC Riberas del Río Tuela y afluentes y ZEC Riberas del Río Tera y afluentes de la Red Natura 2000. La superficie protegida de estos espacios está definida por el cauce del río más una anchura de 25 m en cada margen.

Algunas de las actuaciones se ubican dentro de la ZEC Riberas del Río Tuela y afluentes, como son los caminos de acceso para la construcción de las pilas de los viaductos Leira y Pedro y a la zona de acopio del túnel de Padornelo lado Orense. Respecto al camino de acceso coincidente con el tramo a levantar de la línea convencional, también afecta directamente a esta ZEC, pero se sitúa sobre la obra de drenaje que se construyó bajo el talud de la línea para desviar el río Pedro, por lo que la afección a los valores protegidos del espacio no se considera relevante. El trazado del ramal lado Zamora linda con el límite de la ZEC Riberas del Río Tera y afluentes.

El documento ambiental cuantifica la superficie afectada por las diferentes actuaciones en los distintos tipos de HIC de las ZEC indicadas y señala que estas áreas serán restauradas íntegramente y que, en consecuencia, la afección superficial neta es nula.

El incremento de ruido y las molestias provocados por las obras, así como por el paso de trenes durante la explotación, pueden influir negativamente y deteriorar la calidad de los espacios de la Red Natura 2000. El estudio de ruido del promotor concluye que no se superarán los límites de ruido durante la explotación en la ZEC afectadas, por lo que no será necesario aplicar medidas correctoras. El estudio de vibraciones también concluye que no serán necesarias medidas correctoras.

El análisis expuesto en el apartado específico de afecciones a la Red Natura 2000 concluye que las obras planteadas no se encuentran expresamente prohibidas por los planes de gestión de los espacios citados y que no generan un impacto directo apreciable, debido a que las ocupaciones temporales producen una pequeña afección a los hábitats cartografiados y a que en estos espacios existen numerosas infraestructuras lineales.

Por otro lado, la valoración del promotor concluye que ninguna de las actuaciones generará impactos indirectos apreciables en las ZEC. Adicionalmente, aunque se producen efectos sinérgicos y acumulativos con la construcción de la vía izquierda y durante la explotación con ambas vías de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, los impactos resultantes serían moderados o compatibles.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León constata la inexistencia de coincidencia territorial y de afecciones indirectas respecto de planes de especies protegidas, zonas húmedas de interés especial, árboles notables, montes protectores, zonas naturales de esparcimiento, vías pecuarias y otras figuras de protección. En consecuencia, el proyecto no tendrá afecciones a dichas figuras de protección o valores naturales. Respecto de la Reserva de la biosfera «Meseta ibérica», si bien el proyecto presenta coincidencia territorial, el organismo lo considera compatible con sus objetivos de gestión y conservación.

Por otra parte, la citada Dirección General señala la coincidencia de varias actuaciones con la ZEC Riberas del Río Tuela y afluentes y con la ZEC Riberas del Río Tera y afluentes. Destaca la presencia en estos espacios del HIC prioritario, 91E0* Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, así como del 9230 «Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*», entre otros. Señala que se deberá asegurar la mínima afección al cauce, a la vegetación (especialmente al HIC prioritario) y a las especies de fauna asociadas mediante la aplicación de medidas preventivas que minimicen la alteración de terrenos con vegetación natural, eviten vertidos incontrolados en los cauces cercanos y reduzcan el aumento de turbidez en las aguas superficiales. Estas acciones garantizarán la calidad de los cursos fluviales en zonas con movimientos de tierra, evitando el arrastre de sólidos o líquidos (naturales o procedentes de las obras) que puedan modificar las características del agua y la estructura del cauce.

La valoración de repercusiones sobre la Red Natura 2000 de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León concluye que las actuaciones proyectadas, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, no causarán perjuicio a la integridad de ningún espacio protegido Red Natura 2000, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales recogidas en su informe. Estas medidas, entre ellas la modificación del trazado de los caminos de acceso, han sido expuestas en anteriores apartados y aceptadas e incorporadas por el promotor en la versión final del documento ambiental.

c.7 Efectos sobre patrimonio cultural, paisaje y montes de utilidad pública.

El promotor ha realizado una prospección arqueológica y estudiado la afección a los bienes del patrimonio cultural, que determina que las obras proyectadas afectan a varios bienes culturales, si bien ninguno de ellos figura en catálogo arqueológico ni compilación patrimonial. Los elementos culturales localizados en la prospección son:

1. Molino del río Pedro (Moderno-Contemporáneo), situado 10 m al Sur del camino de acceso para la construcción del Viaducto de Pedro;
2. La Brea (Romano), en la traza del camino de acceso para la construcción del Viaducto de Pedro;
3. Camino de Santiago Sanabrés (Plenomedieval Cristiano), en la traza del camino de acceso para la construcción del Viaducto de Pedro;
4. Casas de la estación (Contemporáneo), 40 m al norte del ramal de conexión con la estación de Lubián;
5. Estación de Lubián (Contemporáneo), 8 m al norte del ramal de conexión con la estación de Lubián; y
6. Muelle de caga de la estación de Lubián (Contemporáneo), en la traza al norte del ramal de conexión con la estación de Lubián.

En relación con las medidas de protección del patrimonio cultural, el promotor expone que se realizará un seguimiento y vigilancia arqueológica de las superficies a ocupar por la traza, desde el desbroce superficial hasta los movimientos de tierras y, para aquellas construcciones que se desmonten, plantea una completa documentación antes de su destrucción.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León informa que recibe de conformidad la memoria de la prospección arqueológica presentada por el promotor, por considerarla correcta en aplicación de la normativa autonómica. El organismo informa favorablemente el proyecto, con la prescripción de efectuar el control arqueológico periódico de los desmontes de terreno y la documentación de las construcciones afectadas, actuaciones que han sido recogidas por el promotor en el documento ambiental.

Respecto del paisaje, el ámbito de las obras proyectadas se caracteriza por su naturalidad, al estar la intervención humana limitada a actividades agropecuarias integradas en el medio, y por las infraestructuras lineales (autovías, carreteras, ferrocarriles, caminos, líneas eléctricas) que fragmentan el paisaje. Las fuertes pendientes, la vegetación predominantemente arbórea y los cursos de agua son los principales elementos diferenciadores del paisaje.

El estudio específico de paisaje concluye que la fragilidad visual es muy baja, ya que, a pesar de tener alta calidad visual, debido a la orografía no hay visibilidad de las actuaciones. Por otro lado, la capacidad de acogida del territorio, combinación de pendiente, orientación y vegetación, es valorada como baja. Finalmente, la fragilidad paisajística, integración de la fragilidad visual con la capacidad de acogida, es media.

El promotor considera compatible la modificación del paisaje, ya que se restaurarán a su estado original los caminos de acceso para la construcción de los viaductos, que son los que generan un mayor impacto.

Respecto de las medidas de restauración de la zona afectada por las obras, el promotor contempla la recuperación fisiográfica, limpieza y preparación del terreno, extensión de tierra vegetal, hidrosiembra y plantaciones arbóreas o arbustivas, todo ello según las características y funcionalidad prevista para cada una de las superficies afectadas.

El promotor especifica que los terraplenes se cubrirán con tierra vegetal, se hidrosemebrarán y se revegetarán con las especies herbáceas y arbustivas que relaciona en el documento ambiental. Al pie de aquellos terraplenes de grandes dimensiones que puedan ser vistos, se ejecutarán plantaciones lineales arbustivas, con el fin de obtener pantallas que oculten la infraestructura.

En cuanto a la recuperación del vertedero, es especialmente importante la restauración morfológica de la superficie resultante y la conformación estable de los taludes y bordes del vertido. Además, se deberá realizar el extendido de tierra vegetal previo a las plantaciones. Dado que se afecta a varios HIC, la superficie del vertedero, que actualmente es una pradera, se restaurará con robledales, brezales o castaños en las mismas superficies que se afectan de estos hábitats.

Finalmente, la recuperación de las riberas y de los caminos incluirá labores de descompactación, extendido de tierra vegetal y revegetación mediante siembras y plantaciones. En el documento ambiental, se seleccionan las especies autóctonas arbóreas, arbustivas, trepadoras y herbáceas para plantaciones y siembras, de modo que en la restauración de las riberas en las márgenes de los ríos Leira y Pedro, se procederá a la siembra manual de *Erica arborea* y *Alnus glutinosa* y para la revegetación de los caminos, se sembrarán herbáceas y se plantarán ejemplares de *Quercus robur*, brezo blanco y *Lavandula pedunculata*.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que la ejecución de desmontes y terraplenes provocarán una pérdida de calidad visual, si bien las actuaciones se desarrollarán en un entorno previamente alterado por las infraestructuras existentes. El organismo concluye que el cumplimiento de las medidas ambientales recogidas en su informe reduce significativamente las afecciones al paisaje. El promotor asume el cumplimiento de las citadas medidas, que quedan incorporadas a la versión final del documento ambiental.

Por otra parte, la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León informa que el ramal de conexión lado Zamora podría afectar al monte de utilidad pública (MUP) 124 Tejedelo y al MUP 123 Mazorreña por la necesidad de ocupación y de corta de algún ejemplar arbóreo. Asimismo, una parte de las actuaciones afectan a terrenos con la consideración jurídica de monte en los que se pueden encontrar castaños, robledales, y bosques aluviales de aliso y fresno. El organismo considera que las actuaciones previstas no supondrán afecciones significativas a dichos terrenos condicionado a la prohibición de circulación de maquinaria y vehículos fuera de los caminos existentes, a su utilización para zonas de acopio de materiales, parque de maquinaria e instalaciones auxiliares y a la delimitación de toda la superficie destinada exclusivamente al trazado de los nuevos caminos de acceso, medidas que han sido aceptadas por el promotor.

c.8 Análisis de vulnerabilidad del proyecto ante riesgos.

El documento ambiental incluye un apartado específico respecto de la vulnerabilidad del proyecto ante los riesgos de accidentes graves o de catástrofes y sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente derivados de ellos.

Algunos caminos del proyecto se encuentran próximos a cauces y coinciden con zonas de riesgo de inundación, si bien se considera bajo, y, en cualquier caso, se ha calculado el drenaje necesario para que no supongan una barrera a la entrada o salida de las aguas en caso de inundación. Asimismo, el riesgo de sismicidad es bajo y el diseño de las infraestructuras se realizará de conformidad a la normativa sectorial vigente. Los taludes generados por el proyecto serán vulnerables al riesgo de erosión, si bien se aplicarán las medidas necesarias para preservar la integridad de la infraestructura.

El ámbito del proyecto es zona de alto riesgo de incendios, de modo que el promotor contempla un plan de prevención y extinción de incendios durante la obra y aplicará las directrices de la normativa al respecto, por lo que concluye que el proyecto será moderadamente vulnerable a los incendios forestales.

Finalmente, el promotor propone medidas preventivas relacionadas con la ubicación y mantenimiento de la maquinaria para minimizar el riesgo de contaminación de suelos y aguas por vertidos accidentales en las fases de obra y de funcionamiento.

La Agencia de Protección Civil y Emergencias de la Junta de Castilla y León presenta en su informe una recopilación y clasificación de los principales riesgos y peligrosidades en los términos municipales afectados, Lubián y Requejo. Señala que el riesgo de inundaciones en ambos municipios es bajo; respecto del riesgo de incendios forestales, analiza dos parámetros y obtiene que el índice de riesgo local es muy alto en Lubián y moderado en Requejo y el índice de peligrosidad es moderado en Lubián y alto en Requejo; en relación con el riesgo derivado del transporte por carretera de sustancias peligrosas, indica que es medio en ambos municipios; por último, en lo relativo al riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas, concluye que no se encuentra afectado por la zona de alerta e intervención de los establecimientos afectados por la Directiva Seveso.

Finalmente, el organismo indica que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente. Si alguna de las actuaciones derivadas de la modificación/aprobación pudiera potencialmente aumentar el riesgo sobre las personas, sus bienes o el medio ambiente, debería hacerse un análisis previo, indicando el grado de afección, así como las medidas necesarias para evitar incrementar dichos riesgos.

No obstante, respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los análisis aportados por el promotor y los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la citada norma.

El procedimiento se regula en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Actuaciones complementarias para el desarrollo del proyecto de construcción de la vía izquierda, obra civil, vía y electrificación y acondicionamiento del túnel de Padornelo. Corredor norte-noroeste de alta velocidad. Línea de alta velocidad Madrid-Galicia. Tramo: Pedralba-Vilavella» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente...», 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 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Actuaciones complementarias para el desarrollo del proyecto de construcción de la vía izquierda, obra civil, vía y electrificación y acondicionamiento del túnel de Padornelo. Corredor norte-noroeste de alta velocidad. Línea de alta velocidad Madrid-Galicia. Tramo: Pedralba-Vilavella», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 5 del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 20 de abril de 2026.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

Construcción de la vía izquierda, obra civil, vía y electrificación y acondicionamiento del túnel de Padornelo. Corredor Norte – Noroeste de Alta Velocidad. Línea de Alta Velocidad Madrid – Galicia. Tramo: Pedralba – Vilavella)

