

Apéndice 1. Análisis del documento de alcance del estudio de impacto ambiental

ÍNDICE

18. APÉNDICE 1. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.....	3
18.1. INTRODUCCIÓN	3
18.2. RESPUESTA AL DOCUMENTO DE ALCANCE	3
18.2.1. APARTADO 1. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO	3
18.2.2. APARTADO 2. ALTERNATIVAS A CONSIDERAR	3
18.2.3. APARTADO 3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	4
18.2.4. APARTADO 4. IMPACTOS AMBIENTALES MÁS SIGNIFICATIVOS. ESTUDIOS NECESARIOS PARA SU EVALUACIÓN.....	5
18.2.4.1. Clima y cambio climático.....	5
18.2.4.2. Geología, geomorfología y edafología	6
18.2.4.3. Hidrología e hidrogeología	7
18.2.4.4. Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario	8
18.2.4.5. Vegetación	10
18.2.4.6. Flora y fauna silvestres.....	11
18.2.4.7. Conectividad ecológica	13
18.2.4.8. Paisaje	14
18.2.4.9. Bienes materiales: patrimonio cultural	15
18.2.4.10. Otros bienes materiales	16
18.2.4.11. Calidad acústica.....	16
18.2.4.12. Residuos	17
18.2.5. APARTADO 5. PROPUESTA DE MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS.....	17
18.2.6. APARTADO 6. NORMATIVA AMBIENTAL.....	19
18.2.7. APARTADO 7. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	19
18.2.8. APARTADO 8. DOCUMENTO DE SÍNTESIS	19
18.3. RESPUESTAS A LAS CONSULTAS PREVIAS	20
ANEXO I. DOCUMENTO DE ALCANCE	21
ANEXO II. RESPUESTAS A LAS CONSULTAS	30

18. APÉNDICE 1. ANÁLISIS DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

18.1. INTRODUCCIÓN

Tal como recoge la Ley 21/2013, de forma previa al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario, y con carácter potestativo, el promotor solicita al órgano ambiental, de conformidad con el artículo 34, la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, acompañada del Documento Inicial del proyecto, con fecha de entrada en el órgano ambiental de 14 de diciembre de 2015.

Para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. El periodo de consultas previas se inicia el 21 de enero de 2016.

Una vez recibidas las contestaciones a las consultas previas, el órgano ambiental elabora el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, y lo remite al promotor y al órgano sustantivo, junto con las contestaciones recibidas a las consultas realizadas con fecha 22 de julio de 2016.

Los registros correspondientes al documento de alcance del estudio de impacto ambiental, y a las respuestas a las consultas realizadas, se recogen íntegramente en los anexos I y II a este apéndice.

18.2. RESPUESTA AL DOCUMENTO DE ALCANCE

En este apartado se analiza el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, especificándose punto por punto de qué manera se han tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental las indicaciones de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.

Se incorporan literalmente las indicaciones incluidas en el Documento de Alcance (en cursiva), y se responde a continuación indicándose los apartados, apéndices o planos del Estudio de Impacto Ambiental en el que se han contemplado.

18.2.1. APARTADO 1. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La construcción de una nueva autovía supone un importante uso de recursos a la vez que genera numerosos impactos ambientales. Por tanto, debe justificarse de forma rigurosa la necesidad del proyecto, mediante un análisis de la rentabilidad social de la inversión basado en un estudio de tráfico y en un análisis de los costes actualizados y realistas, cumpliendo como es preceptivo lo establecido en la Orden FOM/3317/2010, del Ministerio de Fomento.

Se tendrá en cuenta todas las infraestructuras viarias existentes o en proyecto, así como las previsiones a futuro de la evolución del tráfico. Tal y como indica la Subdirección General de Medio Natural (SGMN)

de la DGCEAyMN se tendrá en cuenta que otras vías de reciente construcción podrían quedar infrautilizadas.

Por otro lado, en el documento inicial del proyecto se indica que el objetivo principal es la reducción de tiempo y distancia para los trayectos de largo recorrido que se realizan a través de la autovía A-6 y desean continuar hacia Toledo (A-5) sin necesidad de pasar por Madrid. Este objetivo va estrechamente unido a la ejecución del tramo que conectaría Ávila con Maqueda, como alternativa a la carretera N-403, para convertirse en un eje que vertebrase el tráfico del Norte hacia el Levante y Sur.

Este tramo, que debe atravesar la Sierra de Gredos y numerosos espacios protegidos con elevados valores ambientales, no cuenta actualmente con una declaración de impacto ambiental favorable. Debe estudiarse la justificación del proyecto en sí mismo, lo que ocurriría en el escenario de que finalmente el tramo Ávila-Maqueda no llegara a realizarse.

El presente proyecto se encuentra debidamente justificado en el apartado 18.2. "Justificación y objeto" del Estudio de Impacto Ambiental (EsIA en adelante), así como en la memoria y en el anejo 3 "Justificación de la actuación" del Estudio Informativo (EI en adelante). Asimismo, se ha realizado un estudio de tráfico en el anejo 6 del EI, en el que se reflejan los datos actuales y futuros de circulaciones a través de la autovía, y un estudio de rentabilidad en el anejo 22.

18.2.2. APARTADO 2. ALTERNATIVAS A CONSIDERAR

Se deberá plantear un estudio de alternativas técnica, ambiental, y económicamente viables. En línea con lo expuesto en el apartado anterior entre las alternativas a considerar se debe contemplar la alternativa 0, o de no actuación, para analizar la viabilidad del proyecto. La alternativa 0 deberá relacionarse con una justificación rigurosa de la necesidad del proyecto.

En el EsIA (apartado 18.4.1.) se ha analizado la viabilidad de la Alternativa 0, habiéndose concluido que no presenta ningún beneficio socioeconómico, no es compatible con el plan de inversiones a medio y largo plazo establecido en el PITVI ni con el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y no supone ninguna ventaja ambiental desde el punto de vista de la mejora de las variables de sostenibilidad aplicadas a este medio de transporte, motivos por los cuales **se ha descartado la Alternativa 0 del análisis ambiental y multicriterio de selección de alternativas.**

Cada una de las alternativas deberá quedar perfectamente definida incluyendo, entre otros los siguientes aspectos:

- *Trazado y longitud, características fundamentales de la calzada y de la rasante.*
- *Vías de servicio.*
- *Áreas de préstamos y vertederos, zonas auxiliares, caminos de acceso y de servicio, ubicación y dimensiones de áreas de servicio, desmontes y terraplenes, taludes resultantes, vallado perimetral, etc.*
- *Perfiles longitudinales y transversales.*

- *Elementos singulares del proyecto (túneles, viaductos, etc.)*
- *Cartografía a escala adecuada para su correcta interpretación, presentando coordenadas UTM y coberturas compatibles con ArcGis.*

Las cuatro alternativas viables que se han desarrollado en el presente EI se encuentran perfectamente definidas en el apartado 18.4.2. "Descripción de las alternativas planteadas" del EsIA, especificándose su longitud, características, taludes, movimientos de tierras, estructuras, drenajes, superficie de ocupación, elementos auxiliares temporales y permanentes asociados, emisiones a la atmósfera, generación de residuos, consumo de recursos naturales, etc. Esta información se ha plasmado en los planos de planta y perfil incluidos en el apartado 18.10. "Planos".

Se incluirá un apartado específico detallando los impactos ambientales más significativos para cada una de las alternativas propuestas y los elementos del medio inventariados, para las fases de construcción, explotación, y en su caso desmantelamiento. Se priorizarán los trazados que eviten o minimicen la afección, entre otros aspectos, sobre los espacios de la Red Natura 2000, los montes de utilidad pública, los hábitats de interés comunitario, las especies de flora y fauna, los elementos que integran el dominio público-hidráulico, así como los de menores emisiones de gases efecto invernadero (contabilizando tanto la fase de construcción como de funcionamiento).

En el epígrafe 18.6. EsIA se ha llevado un análisis pormenorizado de los impactos producidos por las distintas alternativas planteadas sobre los elementos del medio, incluyendo su identificación, caracterización y valoración. Con el fin de priorizar los trazados que producen una menor afección a los factores ambientales señalados por la Secretaria de Estado de Medio Ambiente (SEMA en adelante), en la jerarquización de los impactos realizada de forma previa a la asignación de un valor global de impacto, se ha dado una mayor importancia a aquellos que se generan sobre la Red Natura 2000, los espacios naturales de interés (incluyendo MUP y HIC), las especies de flora y fauna, y el dominio público-hidráulico, y a las emisiones de gases efecto invernadero. De esta manera, en la comparación de alternativas, se penaliza a aquellas que afectan significativamente a los citados elementos (ver apartado 18.6.6. "Evaluación de alternativas" del EsIA).

Tal y como indica la SGMN, en el diseño de alternativas se tendrán en cuenta las "Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado" (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. 2010).

Se han diseñado los trazados de las 4 alternativas analizadas teniendo en cuenta el documento de referencia, y para ello, se han delimitado las áreas de mayor interés para la fauna potencialmente afectadas, se han valorado los impactos sobre dichas áreas, se ha definido las medidas necesarias para corregir adecuadamente la fragmentación de hábitats, y se han establecido los parámetros que garantizan el seguimiento y control de estas medidas (ver apéndice 7. "Estudio faunístico" y apartados 18.7. y 18.8. del EsIA)).

Tal y como indica la Confederación Hidrográfica del Duero para elección de alternativa la de menor afección posible a los elementos que integran el DPH.

Los elementos que integran el DPH han condicionado los trazados de las alternativas desde las primeras fases de diseño, habiéndose evitado los cruces innecesarios con los cauces presentes en el territorio y

la afección a zonas protegidas designadas por la Confederación Hidrográfica del Duero. Asimismo, las estructuras de paso sobre los cursos de agua inevitablemente atravesados, y todos los elementos del drenaje transversal y longitudinal de las alternativas analizadas se han diseñado minimizando la afección al DPH y a la vegetación de ribera ligada a los ríos y arroyos (ver anejo 9. "Climatología e hidrología" del EI).

Además se tratará de evitar o minimizar la afección sobre la zona regable del río Adaja, evitando cuando sea posible dividir zonas regables con infraestructuras ya realizadas.

Los trazados de las alternativas analizadas han evitado, en la medida de lo posible, la afección a la zona regable del río Adaja, tal como se puede apreciar en las colecciones de planos 3.10. "Análisis ambiental. Usos del suelo" del apartado 18.20. "Planos" del EsIA.

Se realizará un análisis multicriterio entre las alternativas propuestas, incluida la alternativa 0, o de no actuación, teniendo en cuenta los aspectos técnicos, ambientales, sociales y económicos. Se describirán con detalle los criterios considerados y se justificará adecuadamente la alternativa seleccionada.

En el apartado 18.6. "Identificación, caracterización y valoración de impactos" del EsIA se analizan las afecciones producidas por las acciones del proyecto sobre cada uno de los factores del medio, aportando datos cuantitativos y cualitativos, en los que se apoya la valoración de la magnitud del impacto, para cada una de las alternativas de trazado. Esto permite llevar a cabo una evaluación y comparación de las distintas alternativas, y la incorporación de la variable medio ambiental al análisis multicriterio, realizado en el anejo 23. "Selección de la alternativa. Análisis multicriterio" del EI.

18.2.3. APARTADO 3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Se describirán todas las acciones inherentes al proyecto. Se incluirán al menos los siguientes aspectos:

- *Trazado y longitud, características fundamentales de la calzada y de la rasante. Vías de servicio. Elementos singulares del proyecto (túneles, viaductos, etc.) indicando los puntos kilométricos en los que se ubican.*
- *Movimiento de tierras, desmontes y terraplenes, taludes resultantes. Volumen y superficie de ocupación. Balance de tierras.*
- *Áreas de préstamos y vertederos. Capacidad. Análisis ambiental de los mismos, localización y situación legal. Uso de antiguas canteras. Restauración.*
- *Zonas auxiliares, caminos de acceso y de servicio, ubicación y dimensiones de áreas de servicio (si las hubiera), vallado perimetral, etc.*
- *Perfiles longitudinales y transversales.*
- *Cartografía a escala adecuada para su correcta interpretación, presentando coordenadas UTM y coberturas compatibles con ArcGis.*

Además se aportará la siguiente información:

- *Estudio detallado de los recursos del medio utilizados, y residuos producidos.*
- *Calendario de obras, incluyendo una planificación, si procede, en función del inventario ambiental del estudio de impacto ambiental, adecuándose los periodos de ejecución de los trabajos a los periodos sensibles de las especies que puedan ser afectadas por las actuaciones proyectadas.*

En el apartado 18.4.2. "Descripción de las alternativas planteadas" del EsIA, se han incluido todos los aspectos aquí indicados, para las cuatro alternativas que se han desarrollado en el presente EI, especificándose su longitud, características, taludes, movimientos de tierras, estructuras, drenajes, superficie de ocupación, elementos auxiliares temporales y permanentes asociados, emisiones a la atmósfera, generación de residuos, consumo de recursos naturales, etc. Esta información se ha plasmado en los planos de planta y perfil incluidos en el apartado 18.10. "Planos". Asimismo, en el citado epígrafe, se adjunta cartografía a escala 1:5.000 de las distintas variables analizadas.

Por último, se han realizado una propuesta de calendario de obras, considerando las limitaciones existentes por la presencia de especies faunísticas sensibles detectadas en el inventario ambiental, que presentan mayor valor de conservación (ver apartado 18.7.18. "Coordinación de las medidas protectoras y correctoras con el resto de la obra. Calendario de obra" del EsIA).

18.2.4. APARTADO 4. IMPACTOS AMBIENTALES MÁS SIGNIFICATIVOS. ESTUDIOS NECESARIOS PARA SU EVALUACIÓN

El ámbito de estudio para realizar este apartado abarcará todas las alternativas propuestas ampliadas hacia el exterior una banda de 500 m a cada lado. En los cruces de cada corredor con la red fluvial el estudio se prolongará también aguas abajo siguiendo los cauces interceptados en una banda de al menos 10 km de largo y 100 m de ancho, tal y como indica la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de Castilla y León (DGCSA).

Los estudios ambientales realizados han tenido en cuenta un ámbito de, al menos, 500 m a cada lado del trazado de las alternativas analizadas, y en el caso de los cauces atravesados, se ha considerado una banda de estudio aguas abajo de 10 km de longitud y 100 m de anchura, tal como puede comprobarse en el apartado 18.5. "Inventario ambiental".

Se evaluarán los impactos para todas y cada una de las alternativas planteadas si bien se considera razonable, que el estudio se realice gradualmente en mayor profundidad para las alternativas con más posibilidades de ser elegidas. En la evaluación de los impactos deben considerarse los generados por todos los elementos del proyecto, incluidos los préstamos y vertederos, zonas de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, etc.

Deben considerarse de forma diferenciada los impactos en fase de construcción y en fase de explotación.

La evaluación de los impactos de cada alternativa debe considerarse en dos momentos: antes de aplicar las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, y después de ello, de modo que pueda determinarse de forma objetiva el impacto residual.

Se deben tener en cuenta los impactos acumulativos y sinérgicos con las infraestructuras existentes y proyectadas, al menos con:

- *AV-50 y A-51*
- *Autovías A-6 y AP-6*
- *Otras carreteras nacionales, comarcales y locales*
- *Vías férreas*
- *Tendidos eléctricos*

Aunque la valoración de los impactos se ha realizado para todas las alternativas de trazado, los estudios ambientales necesarios para determinar dichas afecciones, se han elaborado con mayor profundidad para la alternativa seleccionada en el EI (Alternativa 5).

En el apartado 18.6. "Identificación, caracterización y valoración de impactos" del EsIA se analizan las afecciones producidas por cada una de cuatro las alternativas propuestas sobre todos los factores del medio, teniendo en cuenta los efectos no sólo de los trazados, sino también de sus elementos auxiliares asociados (temporales y permanentes). Este análisis se ha realizado de forma independiente para la fase de construcción y la de explotación de la infraestructura, y se han tenido en cuenta los impactos antes y después de aplicar las medidas protectoras y correctoras, así como los impactos acumulativos y sinérgicos con las infraestructuras existentes y proyectadas.

Entre los impactos a considerar se incluirán, al menos, los siguientes:

18.2.4.1. Clima y cambio climático

El estudio de impacto ambiental abordará el cambio climático en una doble vertiente: adaptación al cambio climático de la nueva infraestructura y contribución al cambio climático de la misma.

En relación con la adaptación al cambio climático, se deberán tener en cuenta las proyecciones de cambio climático, para revisar (en su caso) los parámetros de diseño de la infraestructura.

En cuanto a la contribución del proyecto al cambio climático, se evaluarán las emisiones de gases efecto invernadero (GEI) atribuibles tanto a la fase de construcción como de funcionamiento para cada una de las alternativas. Este análisis permitirá valorar cuales son las alternativas globalmente con menos emisiones de GEI, y por tanto más favorables para mitigar el cambio climático.

La adaptación al cambio climático de la nueva infraestructura, y su contribución al mismo, se han tenido en cuenta en los apartados 18.4.6. "Emisiones a la atmósfera y cambio climático", 18.5.3. "Calidad del aire", 18.6.3.1. "Impactos sobre la calidad del aire y cambio climático", 18.7.3. "Medidas de protección de la calidad del aire" y 18.7.4. "Medidas de protección contra el cambio climático".

Se sugiere consultar el informe técnico elaborado por el CEDEX "Recomendaciones para la estimación de las emisiones de GEI en la evaluación ambiental de planes y proyectos", en lo relativo a las emisiones asociadas a planes y proyectos viales.

Se adjunta (en archivo pdf) los documentos finales de noviembre de 2015 de los informes realizados por CEDEX, que han contado con la participación, entre otros del Ministerio de Fomento, los cuales pueden ser de utilidad para la redacción de este capítulo.

El cálculo de las emisiones (ver apartado 18.4.6. “Emisiones a la atmósfera y cambio climático”) se ha llevado a cabo según lo establecido en la metodología del CEDEX facilitada por la SEMA.

18.2.4.2. Geología, geomorfología y edafología

Se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A5 y B5).

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA, con el fin de justificar su incorporación al EsIA.

A.5.- Patrimonio geológico, geomorfología y suelo

A partir de las síntesis geológicas y geomorfológicas disponibles para el territorio, se realizará una preselección de los elementos geológicos y geomorfológicos con mayor valor patrimonial susceptibles de verse afectados por el proyecto (puntos de interés geológico, lugares de descripción original de estratos tipo, formas geológicas notables: crestones estructurales, cluses, pedrizas, etc., yacimientos paleontológicos particularmente valiosos, recursos geológicos únicos o escasos, suelos con interés científico, etc.), para posteriormente proceder a una prospección exhaustiva de campo, extendida a los corredores estudiados más una franja lateral de 100 m a cada lado, para determinar sus límites y proceder a su caracterización, así como para localizar otros elementos que puedan poseer valor patrimonial.

El resultado de este estudio de campo se documentará en la memoria del estudio de impacto y se plasmará en cartografía digital a escala 1:10.000.

En el ámbito de las alternativas de trazado no se han detectado lugares de interés geológico u otras formaciones geológicas o geomorfológicas destacables que pudieran verse afectadas, tal como se indica en el apartado 18.5.5.4. “Elementos geológicos y geomorfológicos con mayor valor patrimonial” del EsIA.

Así mismo, se incluirá cartografía de las zonas de riesgo geológico donde, por esta causa, sea previsible que se ocasionen nuevos impactos o se agraven los previstos; en particular, se incluirán las zonas con riesgo erosivo alto y muy alto y las zonas con riesgo de inundación.

No se han detectado zonas de riesgo erosivo alto o muy alto en la zona. Se incorporan en el apartado 18.10. del EsIA las colecciones relativas a los riesgos de inundación aquí indicados.

En un anexo se incluirá copia (pdf) de los principales trabajos científicos de descripción y caracterización de geología y geomorfología de la zona, así como copia en formato shape de los correspondientes mapas geológicos oficiales, en su versión más actual y a la escala más detallada en que estén disponibles.

Todos los aspectos relativos a la geología y geomorfología de la zona se han analizado de forma detallada en el anejo 7 “Geología y geotecnia”, habiéndose incorporado al EsIA las conclusiones más significativas de los estudios realizados (apartado 18.5.5. “Geología y geomorfología” y colecciones de planos 3.1.

“Análisis ambiental. Geología y geotecnia”). Asimismo, en el anejo 7 del EI se han identificado los trabajos científicos que se han consultado para la elaboración del estudio geológico y geomorfológico.

B.5.- Afección sobre el patrimonio geológico, geomorfología y suelo

Se determinará la afección sobre los principales elementos del patrimonio geológico y del suelo previamente identificados en el inventario para el proyecto completo, incluidos préstamos, vertederos, obras y otras superficies auxiliares. Estos impactos, frecuentemente irreversibles, se cartografiarán a escala 1:10.000.

Para el impacto sobre el patrimonio geológico se elaborará una información sintética en forma de tabla, en la que se señale el intervalo de pk donde se produce la afección, el elemento causante, la caracterización del impacto y la valoración cuantitativa (m² de afección, % del elemento que se verá afectada) y cualitativa del impacto (relación de agravantes: elemento raro o único, elemento con valores educativos o paisajísticos adicionales, elemento sujeto a algún régimen genérico de protección, etc.).

Como se ha indicado anteriormente, en el ámbito de las alternativas de trazado no se han detectado lugares de interés geológico u otras formaciones geológicas o geomorfológicas destacables que pudieran verse afectadas, tal como se indica en el apartado 18.5.5.4. “Elementos geológicos y geomorfológicos con mayor valor patrimonial” del EsIA.

La afección global sobre el relieve de cada alternativa se apreciará mediante los valores del volumen total previsto, tanto de desmontes como de terraplenes, en términos absolutos (m³) y relativos (m³/m) con relación a la longitud de la alternativa. Se especificará, así mismo, el volumen (m³) requerido de préstamos y de vertederos.

Se han tenido en cuenta estas indicaciones en la valoración de los impactos sobre la geología y la geomorfología, como puede comprobarse en el apartado 18.6.3.4. “Impactos sobre la geología y geomorfología”.

Se cartografiarán igualmente las superficies afectadas por el movimiento de tierras (desmontes, terraplenes, préstamos y vertederos) cuyas características hagan previsible la aparición de fenómenos de erosión grave o muy grave (litologías erosionables, largas longitudes de desmonte o terraplén, etc.) que puedan causar contaminación física o aterramiento de los cauces receptores de la escorrentía o causar otros efectos desfavorables.

Este efecto se documentará igualmente en forma de tabla, en la que se señale el intervalo de pk donde se produce la afección, margen de la carretera, el elemento causante, la caracterización del impacto y la valoración cuantitativa y cualitativa del impacto (relación de agravantes).

No se ha previsto en el ámbito de estudio zonas con riesgo de erosión u otros riesgos geológicos, tal como se recoge en el anejo 7 “Geología y geotecnia”, y en el apartado 18.5.5. “Geología y geomorfología” del EsIA.

18.2.4.3. Hidrología e hidrogeología

Se estudiará el impacto de cada una de las alternativas (incluyendo préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, etc.) sobre el dominio público hidráulico, teniendo en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A6 y B6).

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA, con el fin de justificar su incorporación al EsIA.

A.6.- Hidrología e Hidrogeología

Se estudiará y representará la localización de acuíferos y manantiales que puedan verse afectados por el proyecto, tanto por contaminación como por alteración de su dinámica (especialmente en el entorno de manantiales y en acuíferos interceptados por túneles o grandes desmontes), con representación cartográfica de las zonas de recarga y de surgencia (manantiales) a escala 1:10.000.

De existir, se representarán también los puntos de control del nivel y de la calidad de las aguas subterráneas, y las zonas catalogadas por su especial vulnerabilidad a la contaminación.

Se han cartografiado las masas de agua subterráneas presentes en la zona en las colecciones de planos 3.2. "Análisis ambiental. Hidrología e hidrogeología". En el presente proyecto no se ha previsto la ejecución de túneles, ni de grandes desmontes, por lo que no se esperan afecciones a las aguas subterráneas por este motivo. Se ha analizado la presencia de puntos de control del nivel y de la calidad de las aguas, así como de zonas catalogadas por su especial vulnerabilidad a la contaminación y de manantiales en el entorno de las alternativas (ver apartado 18.5.7. "Hidrología e hidrogeología").

Respecto a las masas de aguas superficiales que pueden verse afectadas por el proyecto, se realizará una caracterización ambiental acorde con la aplicación de la Directiva Marco del Agua, y en su defecto mediante un análisis que combine el grado de alteración del régimen fluvial, de la calidad del agua y del estado de conservación de la comunidad acuática y ribereña. Esta caracterización se reflejará en cartografía a escala 1:10.000.

Se incluirá información cartográfica de los abastecimientos a la población que pueden verse afectados por el proyecto.

La zona de actuación está atravesada por los cauces de los ríos Adaja y Arevalillo y sus correspondientes afluentes, en la que se localizan humedales de alto valor ecológico como las Lagunas del Oso.

Se estudiará especialmente la posible afección a zonas húmedas catalogadas en Castilla y León.

Todo lo relativo a las aguas superficiales se ha recogido en el apartado 18.5.7. "Hidrología e hidrogeología", incluyendo la calidad de las aguas según lo establecido en la Directiva Marco del Agua, los abastecimientos a la población, y las zonas protegidas de la Confederación Hidrográfica del Duero, incluyendo los humedales de alto valor ecológico. Cabe destacar que todas las alternativas atraviesan el río Adaja, y ninguna de ellas el Arevalillo. En lo que respecta a la Laguna del Oso, no será afectada por las actuaciones previstas, ya que se localiza a más de 1.000 m de la alternativa más cercana.

B.6.- Impactos sobre la hidrología e hidrogeología

Se incluirá una valoración del impacto de cada alternativa, incluidos préstamos, vertederos y sus instalaciones auxiliares, sobre los cauces y riberas, atendiendo a su morfología, su vegetación, el régimen hídrico, la calidad del agua (contaminación física por erosión y química), la calidad ecológica (Directiva Marco del Agua) y la continuidad del ecosistema fluvial y ribereño.

En el caso de que el cruce con los cauces se realice mediante viaductos, se explicará en qué medida el método constructivo permite la preservación íntegra del cauce y la vegetación de ribera durante la fase de construcción, o en qué medida éstos van a verse alterados o temporalmente destruidos.

Se particularizará sobre las posibles incidencias en el río Adaja, Arevalillo y afluentes.

Dichos impactos se definirán cartográficamente y también mediante una tabla en que figure su localización en relación con la traza (intervalo pk), la superficie de cauce y ribera afectada (m²) y su caracterización (cruce de cauce mediante terraplén, cruce mediante viaducto, ocupación parcial de ribera por terraplén, desvío de cauce, soterramiento de cauce, etc.).

En el apartado 18.6.3.6. "Impactos sobre la hidrología superficial" se han valorado los impactos sobre las aguas superficiales, considerando las características y estado de los cauces atravesados, especificándose la obra de paso que se ha previsto en cada punto, o en su caso, la afección producida por desvíos, soterramientos, etc. Estos aspectos se recogen en los planos 3.2. "Análisis ambiental. Hidrología e hidrogeología" del EsIA.

De haberse reconocido acuíferos o manantiales susceptibles de verse afectados por el proyecto (apartado A.6.), se concretarán en la cartografía, así como en una tabla con la localización (pk) del tramo causante, el elemento causante, el tipo y nombre del elemento afectado y la descripción cualitativa (contaminación de acuíferos, alteración de la dinámica de las aguas subterráneas en acuíferos locales interceptados por túneles o grandes desmontes, etc.) y si fuera posible cuantitativa del efecto.

Los impactos generados sobre las aguas subterráneas se han valorado en el epígrafe 18.6.3.7. "Impactos sobre la hidrogeología", teniendo en cuenta las indicaciones recogidas en este apartado, y se han cartografiado en las colecciones de planos 3.2. "Análisis ambiental. Hidrología e hidrogeología".

Se identificará los cauces de agua afectados. El número de cruces sobre cursos de agua deberá ser el menor posible y lo más perpendiculares que sea técnicamente viable, para preservar el hábitat ripario. Se describirá la tipología y sistema constructivo de los puentes y/o viaductos para la alternativa elegida, y se proyectarán de forma que se minimice la afección al medio fluvial y a la vegetación de ribera.

Los cursos de agua han condicionado los trazados de las alternativas desde las primeras fases de diseño, habiéndose evitado los cruces innecesarios con los cauces presentes en el territorio. Asimismo, las estructuras de paso sobre los cursos de agua inevitablemente atravesados, se han diseñado minimizando la afección al DPH y a la vegetación de ribera ligada a los ríos y arroyos (ver anejo 9. "Climatología e hidrología" del EI).

En el caso de que alguna de las infraestructuras proyectadas se sitúe en zona inundable se deberá realizar un análisis de riesgos, y adoptar si procede, las medidas pertinentes en materia de protección civil.

Ninguna de las alternativas se localiza sobre zonas inundables (ver apartado 18.5.5.5. "Zonas de riesgo geológico").

Se deberán analizar las posibles afecciones a zonas protegidas para abastecimiento superficial y subterráneo incluidas en el Registro de zonas protegidas de la cuenca del Duero, mencionadas por la Confederación Hidrográfica del Duero, e incluir las medidas preventivas y correctoras pertinentes.

Se ha evitado la afección a zonas protegidas designadas por la Confederación Hidrográfica del Duero, apareciendo únicamente dos perímetros de protección de aguas minerales y termales en el ámbito de las alternativas, para cuya protección se adoptarán las medidas pertinentes.

Se tendrán en cuenta las consideraciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Duero en cuanto a los movimientos de tierra, en la ubicación de vertederos e instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, diseño de los vertederos con tratamiento para los lixiviados, impermeabilización de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria y adecuado tratamiento de las aguas procedentes de escorrentía, tratamiento de las medidas para evitar vertidos de contaminantes, consideraciones relativas a las obras de drenaje, y al mantenimiento del drenaje natural de los terrenos.

Se han incorporado al EsIA todas las medidas establecidas por la CHD en su informe de respuesta a las consultas realizadas (ver apartado 18.7.9. "Medidas de protección hidrológica").

18.2.4.4. Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario

Deberá realizarse (en un capítulo específico e independiente) una adecuada evaluación de las repercusiones del proyecto sobre los lugares pertenecientes a la Red Natura 2000, según lo establecido en el artículo 46, apartado 4, de la Ley 33/2015, que modifica a la Ley 42/2007, de Patrimonio Natural y Biodiversidad. Para ello se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en los informes de la DGCSA (apartados A1 y B1) y de la SGMN del MAGRAMA (Conclusiones, apartado 4).

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA, con el fin de justificar su incorporación al EsIA.

A.1.- Red Natura 2000 y espacios protegidos

Dada la cercanía de los espacios Natura 2000 LIC/ZEPA "Encinares de la Sierra de Ávila", "Encinares del Adaja y el Voltoya" y "Tierra de Campiñas" se llevará a cabo la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre el lugar, atendiendo al Art. 45.4 de la Ley 42/2007, siguiendo los siguientes preceptos:

- *Determinación sobre si las alternativas consideradas pueden afectar negativamente a la integridad de los lugares. Para ello el estudio de impacto deberá contener:*
 - *Descripción de los valores ambientales que motivaron la declaración de la ZEPA y/o LIC y objetivos de conservación de los mismos. Dicha información deberá ser completada con estudios de campo.*
 - *Se señalará para cada hábitat o especie objeto de protección sus requerimientos ecológicos, incidiendo en los que pueden verse afectados por las actuaciones del proyecto.*

- *Se determinará de manera cuantitativa y cualitativa el efecto del proyecto sobre todos y cada uno de los hábitats o especies objeto de protección, así como sobre la integridad ecológica del lugar, de forma justificada.*

- *Hábitats de Interés Comunitario, con la premisa de que debe evitarse el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000 (Art. 45.3., Ley 42/2007).*

Se determinará de manera cuantitativa y cualitativa el efecto del proyecto sobre todos y cada uno de los hábitats o especies objeto de protección, así como sobre la integridad ecológica de los lugares, de forma justificada.

El estudio se realizará en base a los datos recogidos en los Formularios Oficiales y completado de una prospección exhaustiva de campo.

Incluirá la distribución cartográfica de todos y cada uno de los hábitats y especies incluidos en los Anexos de la Ley 42/2007.

Cada especie o comunidad protegida poseerá una cobertura específica con sus áreas de distribución, con elementos exclusivamente de tipo polígono, en la que se consignarán la representatividad y el estado de conservación del hábitat/especie en cada uno de los recintos.

Para la calificación de ambos parámetros, se seguirán los criterios recogidos en los Formularios Oficiales y en la bibliografía existente que ayude a su interpretación.

Para la realización del trabajo de campo, se elegirán los periodos en que las diferentes especies características resulten más activas y mejor reconocibles (época de floración para los vegetales, época de actividad para los reptiles, anfibios e invertebrados, época de celo para las aves), y los métodos empleados alcancen mayor fiabilidad. La cartografía resultante sobre la distribución y estado de conservación de cada hábitat o especie se producirá en un formato compatible con los sistemas de información geográfica.

La presentación en papel se hará a escala al menos 1:10.000.

En el texto, se señalará para cada hábitat o especie objeto de protección sus requerimientos ecológicos, incidiendo en los que pueden verse afectados por las actuaciones del proyecto, con particular atención a la conectividad y permeabilidad territorial.

En el EsIA se ha prestado especial atención a los lugares Red Natura 2000, habiéndose realizado un estudio específico e independiente, basado en la consulta de los formularios oficiales y en el trabajo de campo. En el este estudio se ha llevado a cabo un análisis de aquellos espacios Red Natura presentes en el ámbito de estudio, y de los posibles impactos de las alternativas de trazado sobre ellos, en el apéndice 3. "Estudio de afección a Red Natura 2000". Para ello, se han cartografiado los hábitats de interés comunitario y las especies representativos del lugar, según las indicaciones realizadas en este punto del documento de alcance del EsIA.

B.1.- Afección a Red Natura 2000 y espacios naturales protegidos

Se deberán evaluar de forma detallada las posibles afecciones, tanto directas como indirectas, de las distintas actuaciones del proyecto, durante la ejecución y funcionamiento, a los espacios incluidos en la Red Natura 2000, sobre los taxones y hábitat con más alto grado de protección, en cumplimiento del art. 45.4. de la Ley 42/2007, teniendo en cuenta la normativa y los objetivos de conservación de cada uno de ellos:

- Afección a los hábitats de interés comunitario incluidos en la Ley 42/2007 situadas en una franja de 500 metros de los límites de los corredores; se deberá realizar un estudio pormenorizado de la distribución, caracterización y estado de conservación.
 - superficie destruida por ocupación temporal o definitiva del proyecto y sus instalaciones auxiliares, en valor absoluto (m²) y relativo (%) en relación a la superficie ocupada en situación preoperacional.
 - superficie del hábitat adicional a la anterior degradada por residuos, contaminación, enturbiamiento, riesgo de incendio forestal, probabilidad de cambios inducidos en el uso del suelo u otras causas, en valor absoluto (m²) y relativo (%) en relación a la superficie ocupada por el hábitat en situación preoperacional.
- Afección a las especies:
 - número de territorios/parejas/ejemplares que se perderán por destrucción directa de ejemplares, destrucción de zonas de cría o de refugios, destrucción, contaminación o perturbación importante de sus áreas críticas de alimentación, nidificación, refugio, etc. respecto al total del lugar, en valor absoluto (n°) y relativo (%).
 - superficie de hábitat potencial restante tras la perturbación, descontada la superficie de la banda en torno a la carretera donde el hábitat se destruye o se degrada por presencia humana, molestias, contaminación, probables cambios inducidos futuros en el uso del suelo, riesgo de incendio forestal, etc. respecto a la superficie de hábitat disponible en situación preoperacional, en valores absoluto (ha) y relativo (%).
- Integridad del lugar: superficie en que se manifestará pérdida de naturalidad en términos absolutos (ha) atribuida al proyecto, daño a procesos ecológicos esenciales en el lugar, fragmentación del hábitat dentro del lugar y pérdida de conectividad del territorio.
- Afección a las comunidades biológicas, tanto de flora como de fauna, de los cauces fluviales afectados directa o indirectamente por las infraestructuras, por todas y cada una de las unidades de obra.

Se señalará para cada hábitat o especie objeto de protección sus requerimientos ecológicos, incidiendo en los que pueden verse afectados por las actuaciones del proyecto.

Se determinará de manera cuantitativa y cualitativa el efecto del proyecto sobre todos y cada uno de los hábitats o especies objeto de protección, así como sobre la integridad ecológica del lugar, de forma justificada.

Las potenciales afecciones del proyecto y sus alternativas sobre los valores naturales -hábitats y taxones- deberán ser consideradas de mayor importancia dentro de los límites de Red Natura 2000 cuando dichos valores se hallen descritos en el formulario oficial del espacio, ya que en esta localización existe una mayor exigencia legal de conservación.

En todos los casos se requiere que los efectos se concreten cualitativa y cuantitativamente, y de forma justificada.

La forma de determinar la superficie en que el hábitat de cada especie sufrirá degradación por causa del proyecto (molestias por ruido, deslumbramiento, presencia humana, pérdida funcional del hábitat, reducción de presas, probabilidad de incendio forestal, probabilidad de degradación por futuros cambios inducidos en el uso del suelo, etc.) deberá explicarse pormenorizadamente. Cuando no exista seguridad sobre la distancia o la superficie de afección, se aplicará el principio de precaución, en especial para las especies con mayor grado de amenaza y para los hábitats y especies prioritarios.

La valoración de las afecciones sobre los lugares Red Natura 2000 se ha llevado a cabo teniendo en cuenta el impacto sobre los valores que han motivado la declaración del espacio, esto es, los hábitats y las especies de interés comunitario presentes. Para ello, se han aportado valores de superficie total y relativa de afección, directa e indirecta, y se ha analizado el impacto sobre la integridad del lugar, considerando todas las actuaciones ligadas al proyecto, incluyendo sus elementos auxiliares asociados (ver apéndice 3. "Estudio de afección a Red Natura 2000").

En espacios que cuenten con una zonificación y normativa, se deberá señalar expresamente la compatibilidad de las actividades del proyecto que les afecten. Todo ello se plasmará cartográficamente.

Ninguno de los lugares Red Natura próximos a las alternativas de trazado: ZEC y ZEPA "Encinares de los ríos Adaja y Voltoya" presentan una zonificación de su territorio, aunque ambos cuentan con planes básicos de gestión, que se han tenido en cuenta en el análisis de sus características (ver apéndice 3).

Los impactos significativos detectados para cada alternativa se representarán en cartografía y en una tabla sintética que contenga al menos la siguiente información: intervalos de pk donde tiene lugar la afección, tipo, código y nombre del espacio/lugar afectado, superficie (m²) de ocupación directa, superficie adicional (m²) con afección indirecta, repercusiones significativas sobre los diferentes hábitat/especies objeto de protección, describiendo y cuantificando el efecto.

Todos estos aspectos (cartografía y tabla sintética) se han tenido en cuenta en el apéndice 3. "Estudio de afección a Red Natura 2000".

Asimismo se identificarán, caracterizarán y evaluará la afección del proyecto sobre los hábitats de interés comunitario fuera de la Red Natura 2000, según lo establecido en el artículo 46, apartado 4, de la Ley 33/2015.

Se ha tenido en cuenta esta indicación, como puede apreciarse en los apartados 18.5.10.4. "Hábitats de interés comunitario" y 18.6.3.10. "Impactos sobre los espacios naturales de interés", y en las colecciones de planos 3.6. "Análisis ambiental. Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario".

18.2.4.5. Vegetación

Con independencia del análisis pormenorizado de la afección sobre los hábitats de interés comunitario descrito en el apartado anterior, se estudiará el impacto de cada una de las alternativas del proyecto sobre la vegetación real, teniendo en cuenta las indicaciones realizadas por la DGCSA (apartados A2 y B2).

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA, con el fin de justificar su incorporación al EsIA.

A.2.- Vegetación

El estudio de la vegetación versará exclusivamente sobre la vegetación real, dejando el análisis de la vegetación potencial para el diseño de las medidas correctoras o compensatorias, si procediese reforestar.

Con independencia del tratamiento otorgado a la vegetación y a los hábitats dentro de los lugares Natura 2000 y espacios protegidos, se realizará una cartografía de distribución y de caracterización del estado de conservación de los diferentes tipos de vegetación para el conjunto de los corredores definidos, siguiendo los mismos criterios de cartografía señalados anteriormente para la Red Natura 2000.

En el caso de bosques, se diferenciarán los naturales de los procedentes de repoblaciones, diferenciando en éstos a su vez entre los que se repoblaron con especies autóctonas y los poblados con especies no autóctonas para la zona. La presentación en papel de la cartografía de vegetación se hará a escala al menos 1:10.000.

El estudio exhaustivo de la vegetación existente en el ámbito de estudio se recoge en el apéndice 8. "Estudio de la vegetación y la flora protegida". Por otro lado, en el apartado 18.10. "Planos" del EsIA se han incluido las colecciones 3.3. "Análisis ambiental. Vegetación", en las que se encuentran cartografiadas todas las formaciones vegetales del entorno de las alternativas, indicando qué bosques proceden de repoblación, y cuáles son de origen natural.

Así mismo, a la anterior cartografía de vegetación se añadirá un mapa escala 1:25.000 del riesgo de incendio forestal.

Se ha incluido la colección de planos 3.11. "Análisis ambiental. Riesgo de incendio", con las zonas de alto riesgo de incendios.

En un anexo se incluirá copia (pdf) de los principales trabajos científicos de descripción y caracterización de la vegetación de la zona localizados, así como de los estudios o publicaciones relativos a las especies de flora o fauna de este territorio.

En el apéndice 8. "Estudio de la vegetación y la flora protegida", se han identificado los trabajos científicos y publicaciones específicas que se han consultado para la elaboración del estudio de la vegetación.

B.2.- Afección sobre la vegetación

Los impactos sobre la vegetación del proyecto se valorarán con independencia del análisis pormenorizado que se debe realizar sobre los hábitats en los lugares Natura 2000, y se realizará globalmente para cada alternativa.

Se reflejará en una tabla sintética en que se representen, de una parte, los diferentes tipos de comunidades vegetales previamente identificados (nomenclatura Corine Biotopes), de otra parte la superficie (m²) en que es previsible su destrucción, con carácter permanente o temporal, por efecto del proyecto completo, incluidas todas las obras y superficies auxiliares, y en una tercera, las apreciaciones cualitativas precisas para permitir apreciar y matizar la gravedad del impacto sobre cada tipo (rareza de la formación vegetal afectada, régimen específico de protección, significado valor científico, elevada riqueza en endemismos o en plantas protegidas, etc.). Se hará indicación expresa de las zonas en que será necesaria la eliminación de ejemplares arbóreos.

Así mismo, para todos los tipos de vegetación que se considere que poseen un especial valor intrínseco de conservación (bosques naturales, arbustadas evolucionadas, vegetación de ribera, vegetación de substratos espedales: zonas temporalmente inundables, roquedos, etc.) o algún régimen general de protección, se elaborará una tabla en la que se localicen y describan los impactos causados por la alternativa, que incluya el intervalo de pk donde tiene lugar la afección, el código numérico y nombre del tipo de vegetación afectado siguiendo exclusivamente la nomenclatura del manual Corine Biotopes, la superficie afectada (m²) y otros aspectos cualitativos del impacto (agravantes del impacto y casos en que la vegetación afectada debe sobrevalorarse por su rareza, endemidad, aislamiento, etc.).

En el apartado 18.6.3.8. "Impactos sobre la vegetación", se ha analizado la afección sobre las distintas formaciones vegetales, indicando la superficie de ocupación, tanto por parte de los trazados, como por los elementos auxiliares ligados a ellos, prestando especial atención a las superficies arboladas, y a aquellas cubiertas con vegetación natural. Para ello, se ha asignado un valor de conservación a cada una de las comunidades presentes, en función de su rareza, riqueza de especies, etc., y se han indicado los intervalos kilométricos entre los que se localiza el impacto.

Deberá estudiarse la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar su coincidencia o no con la Red de Montes Catalogados de Utilidad Pública de Castilla y León.

En caso de coincidencia, se analizará la compatibilidad de las actuaciones previstas con los valores naturales del monte, su sustitución posible o conveniente fuera de él, el interés público y su viabilidad técnica o económica.

En la tramitación de la preceptiva concesión o autorización demanial por el correspondiente uso privativo o especial, deberá acreditarse la compatibilidad de la actuación con la utilidad pública del monte, sin sustitución viable fuera de éste.

Se ha evitado, en la medida de lo posible, la afección a los MUP de la provincia de Ávila. Sin embargo, todas las alternativas, en mayor o menor medida, atraviesan superficies boscosas de montes pertenecientes al catálogo de utilidad pública. Se ha contemplado, en el apartado 18.7.10. "Medidas de protección de la vegetación", la necesidad de llevar a cabo la tramitación de la preceptiva concesión o autorización demanial por el correspondiente uso privativo o especial de los MUP.

18.2.4.6. Flora y fauna silvestres

Con independencia del análisis pormenorizado de la afección sobre la fauna y flora que es objeto de protección en los lugares Natura 2000 (descritos en el primer apartado), se estudiará el impacto de cada una de las alternativas del proyecto sobre las especies mencionadas en los informes de la DGCSA y de la SGMN del MAGRAMA, que puedan verse afectadas por el proyecto, especialmente para las especies que cuentan con una categoría de protección "vulnerable" o "en peligro de extinción". Para ello se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en los informes de la DGCSA (apartados A3 y B3) y de la SGMN del MAGRAMA (Conclusiones, apartado 5).

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA y de la SGMN del MAGRAMA, con el fin de justificar su incorporación al EslA.

Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

A.3.- Fauna y Flora Silvestres

Con independencia del tratamiento otorgado a la fauna y flora dentro de los lugares Natura 2000 y espacios protegidos, al menos para cada una de las especies incluidas en los catálogos nacional o autonómicos de especies protegidas, planes de recuperación, especies incluidas en los Anexos de la Ley 42/2007, y especies incluidas en los diferentes Libros Rojos en categorías de protección igual o superior a "vulnerable" con presencia en la zona, se realizará una cartografía de distribución y de caracterización del estado de conservación de las poblaciones y de sus hábitats para el conjunto de espacios ZEPA y LIC, siguiendo los mismos criterios señalados para la Red Natura 2000.

Para la realización del trabajo de campo se elegirán los periodos en que las diferentes especies resulten más activas y mejor reconocibles (época de floración para los vegetales, época de actividad para los reptiles, anfibios e invertebrados, época de celo para las aves), y los métodos empleados alcancen mayor fiabilidad. En esta cartografía se diferenciarán las áreas que resulten críticas para la conservación de estas especies amenazadas (áreas de cría de aves, refugios de quirópteros, zonas de concentración de ejemplares, zonas húmedas, etc.), siguiendo, en su caso, los criterios que facilite el órgano autonómico competente en la materia.

La presentación en papel se hará a escala al menos 1:10.000.

Se estudiarán de manera particular el águila imperial ibérica y el milano real (nidificantes e invernantes), llevando a cabo una valoración de los requerimientos ambientales e identificación de los mismos en el ámbito del desarrollo del Proyecto. Especial atención a la presencia de dormideros de milanos reales invernantes.

En el apéndice 7. "Estudio faunístico" se ha llevado a cabo un estudio pormenorizado de la fauna presente en el ámbito de estudio, teniendo en cuenta la bibliografía existente, la información suministrada por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila, y el trabajo exhaustivo de campo realizado. Este estudio ha identificado las especies potenciales y realmente presentes en la zona, prestando especial atención a aquellas que se encuentran protegidas. Por último, se han cartografiado todas aquellas superficies de importancia para la fauna.

En lo que a flora respecta, se deberá tener en consideración el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León.

Para la distribución del resto de las especies, se partirá de la información existente en los Inventarios, Atlas y Libros Rojos del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

El estudio exhaustivo de la vegetación y las especies de flora protegida existentes en el ámbito de estudio se recoge en el apéndice 8. "Estudio de la vegetación y la flora protegida".

En el texto, se señalará para cada hábitat o especie objeto de protección sus requerimientos ecológicos, incidiendo en los que pueden verse afectados por las actuaciones del proyecto. Se tendrán especialmente en cuenta las necesidades en materia de conectividad y permeabilidad territorial, así como la sensibilidad a molestias e intrusión humana.

Todos estos aspectos se han analizado en el EslA, en el apéndice 7. "Estudio faunístico".

B.3.- Afección a la flora y fauna silvestres

Los impactos sobre la fauna del proyecto se valorarán con independencia del análisis realizado por separado para la fauna que es objeto de protección en los lugares Natura 2000, y se realizará globalmente para cada alternativa.

El estudio se realizará de forma pormenorizada para todas y cada una de las especies inventariadas que son susceptibles de verse afectadas por el proyecto, con mayor intensidad para las especies en peligro de extinción y vulnerables (águila imperial ibérica, milano real, etc.).

Entre los efectos que se deben considerar, a título orientativo se citan los siguientes:

- *Pérdida directa de ejemplares o de hábitat por ocupación del proyecto y sus superficies auxiliares.*
- *Pérdida adicional de ejemplares o de hábitat por degradación, contaminación o molestias de diferentes tipos (ruido, presencia humana, intrusión de elementos artificiales, iluminación nocturna, residuos, etc.).*
- *Riesgos inducidos: incendio forestal, accidente de vehículos con sustancias tóxicas, aumento en la frecuentación inducido, desarrollos urbanísticos inducidos, facilidades para la introducción de especies exóticas, etc.*

Se han analizado los impactos producidos sobre la fauna en el apéndice 7. "Estudio faunístico", teniendo en cuenta los aspectos aquí indicados. Se ha valorado la afección a todas las especies presentes en la zona, prestando especial atención a aquellas que se encuentran protegidas.

Con respecto al ruido, se modelizarán las huellas sonoras con respecto a áreas de distribución de especies sensibles a las molestias por ruido, considerando el nivel de ruido previsto tanto durante la fase de construcción como explotación. Para esta fase habrá que considerar los impactos acumulativos con las demás infraestructuras previstas.

Dado que la generación de ruido durante la ejecución de las obras (movimientos de tierras, voladuras, maquinaria pesada, etc.) y una vez esté funcionamiento (trasmisión de vehículos) es uno de los impactos más importantes de la autovía, para poder realizar una adecuada valoración de los previsible efectos negativos sobre la fauna nidificante o que usa el territorio en el ámbito del proyecto, se hace necesario disponer de un mapa de ruido de detalle, a escala 1:500, que abarque toda el ámbito del proyecto, en los corredores propuestos y ampliado hacia el exterior en una banda de 2.000 m a cada lado. Al valorar la fuente emisora se deberán tener en cuenta todos los vehículos y actuaciones que pueden estar en acción de manera simultánea. Se deberán utilizar los métodos de cálculo recomendados por la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evolución y gestión del ruido ambiental, así como las recomendaciones en la Ley de Ruido y sus posteriores decretos de desarrollo.

Se establecerá de manera particular la huella sonora de cada uno de los pasos de fauna propuesto, de manera que sea posible valorar la eficacia en el uso del mismo.

El estudio de ruido realizado en el apéndice 2 del EsIA incluye la modelización del trazado de todas las alternativas, y su efecto conjunto con las infraestructuras presentes en el territorio. Se ha tenido en cuenta, de forma particular, el efecto del tráfico en fase de explotación sobre las zonas de sensibilidad faunística.

En el caso de que se prevea la iluminación de algún tramo, instalaciones auxiliares y áreas de servicios o descanso incluidas, se analizará la afección sobre invertebrados y quirópteros, así como a las demás especies sensibles a este tipo de afección.

Los impactos significativos sobre la fauna y flora silvestres se representarán de forma cartográfica y en una tabla que contenga la siguiente información: intervalos de pk donde tiene lugar la afección, elemento causante, nombre científico de la especie afectada, descripción, valoración cuantitativa y valoración cualitativa del impacto. Se elaborará esta información diferenciando la fase de construcción de la fase de funcionamiento.

La identificación de los impactos se ha realizado de forma sintética, tal como se indica en este apartado (ver apéndice 7. "Estudio faunístico" y apartado 18.6.3.8. "Impactos sobre la vegetación").

Se considerarán particularmente las especies de flora incluidas en el Catálogo de Castilla y León.

Se ha analizado la posible afección a especies de flora protegida, según la información recopilada de las fuentes bibliográficas y durante el trabajo de campo (apartado 18.6.3.8. "Impactos sobre la vegetación").

Asimismo, y en cumplimiento de la legislación, se considerarán los efectos del Proyecto sobre el Águila Imperial Ibérica y sus respectivos hábitats, atendiendo al Decreto 114/2003, de 2 de octubre, por el que

se aprueba el Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica y se dictan medidas para su protección en la Comunidad de Castilla y León.

Se estudiarán las afecciones sobre la fauna piscícola y los ecosistemas acuáticos y sobre la fauna cinegética y a la caza.

El EsIA contempla el análisis de la afección al águila imperial, y en concreto a las zonas de nidificación detectadas en el territorio atravesado por las alternativas estudiadas. Asimismo, se han considerado las afecciones sobre la fauna piscícola y cinegética (ver apéndice 7. "Estudio faunístico").

Deberá estudiarse la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar si afectarán a arbolado forestal.

En caso afirmativo, se analizará la sustitución posible o conveniente de las actuaciones previstas fuera de las zonas forestales.

En caso de resultar imprescindible para el proyecto o el desarrollo de la actividad la corta de arbolado forestal, se valorará previamente si concurren las circunstancias que exigirían la tramitación del cambio de uso forestal de los terrenos ya que, en caso afirmativo, deberá obtenerse la correspondiente autorización previamente al inicio de las obras o de la actividad.

En cualquier caso, en la tramitación de dicho cambio de uso o bien de la autorización o comunicación de la correspondiente corta de arbolado forestal deberá justificarse la imperiosa necesidad de cortar arbolado y que se afectará a la cantidad y calidad mínima de árboles posible.

Se ha evitado, en la medida de lo posible, la afección a los MUP de la provincia de Ávila. Sin embargo, todas las alternativas, en mayor o menor medida, atraviesan superficies boscosas de montes pertenecientes al catálogo de utilidad pública. Se ha contemplado, en el apartado 18.7.10. "Medidas de protección de la vegetación", la necesidad de minimizar la corta de arbolado en estas zonas, y de llevar a cabo la tramitación del cambio de uso forestal de los terrenos.

Se evaluarán especialmente las posibles afecciones a la vegetación de ribera, que, por su carácter protector de los ecosistemas acuáticos y ribereños, no deberá en general sufrir alteración alguna.

Dado el valor de la vegetación de ribera, se ha tratado de minimizar la afección de los trazados sobre ella, mediante el diseño de obras de paso con dimensiones y características adecuadas (ver apartados 18.6.3.8. "Impactos sobre la vegetación" y 18.7.10. "Medidas de protección de la vegetación").

Deberá estudiarse la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar el riesgo de incendios forestales de la zona. Se analizarán los riesgos de provocar y de propagar incendios forestales del proyecto y de la actividad prevista y la vulnerabilidad de las infraestructuras o instalaciones previstas ante incendios forestales provenientes del exterior.

Deberán proponerse medidas de gestión concretas o bien medidas preventivas o correctoras, además de las medidas de seguridad que exige la normativa sectorial vigente, que condicionen la ejecución y la explotación del proyecto, que estén destinadas a la eliminación de los riesgos de provocar y de propagar incendios forestales y de garantizar la seguridad de las personas y de los bienes adscritos a la actividad

prevista en caso de que las instalaciones se viesan amenazadas por un incendio forestal proveniente del exterior.

Se ha valorado el riesgo de incendio en la zona en la que se desarrollan las alternativas de trazado, apartado 18.6.3.8. "Impactos sobre la vegetación", y se han propuesto las medidas necesarias para su prevención o extinción si es el caso, epígrafe 18.7.10. "Medidas de protección de la vegetación".

Subdirección General de Medio Natural

5) En relación a la fauna:

Se estudiarán las especies mencionadas en el presente informe (apartados 3.5 y 4), para valorar el riesgo de atropello, pérdida y fragmentación de su hábitat. Se detallarán al menos:

- Estudio específico y actual de las implicaciones del desdoblamiento o construcción para especies clave de gran movilidad como el Lobo, el Águila imperial ibérica y el Milano real. Estudio de las poblaciones de Conejo, otras posibles presas y muladares en la zona.
- Estudio específico de la afección del proyecto al Iberón o Topillo de Cabrera. Cartografía actualizada de las poblaciones potencialmente afectadas.
- Estudio específico de las afecciones sobre las especies de quirópteros.
- Estudio específico sobre los anfibios.
- Estudio específico de la afección a la avifauna esteparia y a la avifauna asociada a los humedales de la zona.
- Se incluirá, para cada grupo afectado según su aplicación:

1.- Afecciones de la red viaria actual en el caso de duplicación, coincidente con los corredores propuestos.

2.- Los corredores ecológicos afectados, a nivel local y regional. Movimientos de campeo, migratorios, dispersivos o trashumantes y áreas de cría o nidificación.

3.- Los impactos acumulados de la actuación con otras infraestructuras: otras carreteras (A-6, A-40, AP-51, etc.). Tendidos eléctricos detectados como peligrosos, regadíos, etc.

4.- Estudio de niveles freáticos, cuencas endorreicas afectadas y ríos o arroyos asociados (como el del Chorrillo) que podrían incrementar la contaminación de sus hábitats con la autovía y repercutirá en la fauna asociada.

5.- La protección del medio acústico en el medio natural necesaria, siendo de especial relevancia los lugares de Red Natura 2000, así como las zonas húmedas que albergan avifauna y las áreas de campeo y nidificación (lek) de las aves esteparias.

Los datos se incorporarán a la valoración de impactos que se realice.

En el apéndice 7. "Estudio faunístico" se ha llevado a cabo un estudio pormenorizado de la fauna presente en el ámbito de estudio, teniendo en cuenta la bibliografía existente, la información suministrada por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila, y el trabajo exhaustivo de campo realizado. Este estudio ha identificado las especies potenciales y realmente presentes en la zona, prestando especial atención a aquellas que se encuentran protegidas, así como los corredores faunísticos existentes en el territorio. Basándose en los datos recopilados, se ha llevado a cabo la valoración de los impactos sobre las especies faunísticas, y la propuesta de medidas para evitarlos, minimizarlos o corregirlos.

Deberá estudiarse la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar si existe alguna declaración de plaga o enfermedad forestal de la zona. Se analizarán los riesgos de provocar y de propagar enfermedades o plagas forestales como consecuencia de las actividades previstas, incluyendo particularmente el abastecimiento con materias primas vivas vegetales y con sustratos orgánicos, que pudiesen incorporar individuos o propágulos de plagas o enfermedades forestales.

Deberán proponerse medidas de gestión concretas o bien medidas preventivas o correctoras, además de las medidas de seguridad que exige la normativa sectorial vigente, que condicionen la ejecución y la explotación del proyecto, que estén destinadas a la eliminación de los riesgos de propagar plagas y enfermedades forestales.

En el apartado 18.7.10.5. "Sanidad forestal" se proponen medidas para evitar riesgos de propagar plagas y enfermedades forestales.

Asimismo se tendrá en cuenta que tanto el águila imperial ibérica como la cigüeña negra, cuentan con Planes de Recuperación de la Junta de Castilla y León.

Aunque se ha analizado la presencia de estas especies en la zona, cabe destacar que las alternativas analizadas se localizan fuera del ámbito de aplicación de los citados planes de recuperación.

18.2.4.7. Conectividad ecológica

El estudio de impacto ambiental incluirá un apartado específico para evaluar la pérdida de conectividad y fragmentación a los siguientes niveles:

- De ecosistemas
- De espacios naturales protegidos y Red Natura 2000
- De grandes grupos de fauna, con especial atención al lobo.
- De las principales especies protegidas.

Para lo cual se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A4 y B4) y la metodología propuesta en el documento "Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés en España" VV.AA, MAGRAMA 2009).

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA, con el fin de justificar su incorporación al EsIA.

A.4.- Conectividad Ecológica

Por su trascendencia, la fragmentación de hábitat y conectividad ecológica del territorio afectado por el proyecto será objeto de un tratamiento específico y diferenciado.

En esta materia, se realizará un estudio específico sobre la conectividad del territorio en su cuádruple vertiente:

- De los ecosistemas, sin omitir los ecosistemas acuáticos y ribereños, y las zonas boscosas o adehesadas de gran continuidad.
- De los espacios con algún régimen de protección (Natura 2000 - ámbito de aplicación de Planes de Recuperación)
- De los grandes grupos de fauna terrestre o acuática susceptible de verse afectada por el proyecto (ungulados, mamíferos de mediano tamaño, micromamíferos, reptiles y anfibios, fauna asociada a ríos y riberas, etc.). Atención especial al lobo ibérico.
- De las especies protegidas: incluidas en los catálogos nacionales o autonómicos de especies amenazadas, especies de los Anexos de la Ley 42/2007, y otras especies vulnerables contempladas en los diferentes Libros Rojos.
- De los hábitats de interés comunitario, con la premisa de que debe evitarse el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000 (Art. 45.3., Ley 42/2007).

De lo anterior se concluirá con una cartografía de los elementos del paisaje entre los que existe conectividad ecológica en situación preoperacional, así como de los grandes corredores biológicos existentes en el entorno del proyecto, y la especie o grupos de especies que los utilizan.

Adicionalmente, se recabará información detallada sobre la mortalidad por atropello y el efecto barrera de las actuales vías de comunicación, localizando los actuales puntos negros para ambos parámetros (fragmentación de hábitat y atropello).

La presentación en papel de este apartado se hará a escala al menos 1:10.000.

Se ha analizado la conectividad ecológica en todas sus vertientes, tal como queda reflejado en el apéndice 7. "Estudio faunístico".

B.4.- Efectos sobre la conectividad ecológica

Se evaluará, antes y después de la aplicación de las medidas, la pérdida de conectividad y fragmentación a los siguientes niveles:

- De ecosistemas, incluidos los ecosistemas acuáticos y ribereños, y las zonas boscosas o adehesadas.
- De los espacios naturales protegidos y lugares Natura 2000, tanto dentro como fuera de la zona de estudio.

- De los grandes grupos de fauna terrestre o acuática susceptible de verse afectada por el proyecto (ungulados, mamíferos de mediano tamaño, micromamíferos, reptiles y anfibios, fauna asociada a ríos y riberas, etc.).
- De las principales especies protegidas susceptibles de verse afectadas: las incluidas en los catálogos nacional o autonómicos de especies amenazadas, especies de los Anexos de la Ley 42/2007, y otras especies vulnerables contempladas en los diferentes catálogos. En especies con amplio rango de movilidad se considerarán igualmente las áreas necesarias al exterior de la zona de estudio.

En este apartado tendrá particular importancia considerar la fragmentación conjunta causada por todos los proyectos de infraestructuras ya ejecutados o actualmente en trámite.

De lo anterior se concluirá con una cartografía a escala 1:10.000 en que se representen los efectos barrera detectados para cada alternativa a todos estos niveles, así como las principales áreas y los grandes corredores biológicos existentes en el entorno del proyecto cuya conectividad se va a ver afectada, así como la especie o grupos de especies que los utilizan.

Así mismo, se concluirá con una tabla sintética en que se expresen los intervalos de pk donde tiene lugar la afección, el nombre científico de la especie o grupo de especies significativamente afectados, y la longitud del proyecto (ppkk) que atraviesa hábitat o intercepta corredores biológicos de la especie o grupo de especies en cuestión.

El apartado se completará con una previsión del impacto del proyecto sobre la fauna terrestre por atropello coherente con el análisis anteriormente realizado, y en su caso la localización de los previsibles tramos o puntos negros.

Se ha analizado la conectividad ecológica en todas sus vertientes, tal como queda reflejado en el apéndice 7. "Estudio faunístico", teniendo en cuenta todos los aspectos aquí indicados. Asimismo, se han incluido las colecciones de planos 3.4. "Análisis ambiental. Hábitats faunísticos y conectividad ecológica". El resumen de los impactos analizados en el apéndice 7 se recoge en el apartado 18.6.3.9. "Impactos sobre la fauna" del EslA.

18.2.4.8. Paisaje

Se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A7 y B7).

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA, con el fin de justificar su incorporación al EslA.

A.7.- Paisaje

Se elaborará una cartografía de unidades de paisaje a escala 1:25.000, en la que se realizará una valoración calidad/fragilidad. En esta valoración se deberán destacar como de mayor calidad paisajística al menos los paisajes con:

- Mayor naturalidad: mayor grado evolutivo en la vegetación, y menor grado de perturbaciones antrópicas.

- *Presencia de elementos naturales diversificadores del paisaje: cauces, roquedos, etc.*
- *Presencia de elementos naturales únicos o singulares, que generan paisajes también únicos o singulares.*
- *Relieves más accidentados (mayor visibilidad y relevancia del paisaje).*
- *Ausencia de elementos fuertemente artificiales (vías de comunicación, embalses, pueblos, polígonos industriales, escombreras, etc.).*

De todo lo anterior se generará una capa con el valor intrínseco del paisaje, en el que se destacarán las superficies con paisaje de mayor valor intrínseco. Esta cartografía se completará con una caracterización sintética de las unidades de paisaje diferenciadas.

Así mismo, se localizarán y cartografiarán a escala 1:25.000 los principales puntos o recorridos en los que se concentran especialmente los observadores del paisaje (cascos urbanos, miradores, lugares de romería, áreas recreativas, carreteras turísticas, etc.), y se modelizarán sus correspondientes cuencas visuales, hasta una distancia de 10 km, para obtener una capa de superficies con mayor visibilidad del paisaje.

A partir de los dos mapas anteriores, se generará mediante SIG un mapa conjunto sintético de calidad/visibilidad del paisaje, en el que se destacarán:

- *Las superficies que tienen una calidad paisajística elevada y una visibilidad también elevada.*
- *Las superficies con una calidad paisajística elevada pero no visibles desde puntos o líneas importantes para la percepción del paisaje.*
- *Las superficies con elevada visibilidad pero con paisaje no particularmente valioso.*

Teniendo en cuenta lo indicado en este apartado, se ha realizado un estudio de paisaje basado en el análisis de las cuencas visuales, en el que se han definido las unidades de paisaje en función de su calidad y fragilidad visual, y se han analizado los impactos derivados de la implantación de la nueva infraestructura (apéndice 4. "Estudio de integración paisajística").

B.7.- AfECCIÓN al paisaje

Dado que el principal impacto sobre el paisaje es el debido a la visibilidad en vertical del terreno desnudo expuesto tras el movimiento de tierras, para cada alternativa se integrará, a lo largo de la totalidad de su perfil longitudinal, la longitud con las diferentes alturas sobre el eje de la traza de los desmontes y terraplenes previstos a ambos lados de la traza, obteniendo la superficie (m²) en perfil (vertical) de desmonte más terraplén (m² de proyección vertical de desmonte más terraplén).

Así mismo, para cada alternativa, incluidos sus préstamos y vertederos, se determinará cartográficamente su intersección con las superficies destacadas del mapa conjunto sintético de calidad/visibilidad del paisaje a que se refiere el apartado 4.7. Para esta intersección geométrica, se obtendrá el dato de longitud total interceptada (km) de la alternativa sobre áreas con elevada calidad/visibilidad paisajística, así como la integración en perfil longitudinal de la proyección vertical de

los desmontes y terraplenes de cada margen de la carretera (m² de proyección vertical de desmonte más terraplén).

Finalmente, también para estas zonas en que el proyecto intersecta (o se superpone en el caso de préstamos, vertederos y obras o superficies auxiliares) con las zonas con elevada calidad/visibilidad del paisaje, se elaborará un mapa de localización de los principales impactos sobre el paisaje, en el que se representarán cartográficamente:

- *La banda de ocupación del proyecto, destacando los tramos en que desmontes o terraplenes a cada lado de la traza superen, respectivamente, más de 20 m y más de 40 m.*
- *Los enclaves en los que están previstos viaductos, túneles, zonas de servicio o descanso, parques de acopios o maquinaria y demás superficies auxiliares de obra.*

Dicha información sintética sobre los principales impactos sobre el paisaje se reflejará en una tabla en la que se señale el intervalo de pk donde se produce la afECCIÓN, el elemento causante, su caracterización y la valoración cuantitativa y cualitativa del impacto.

La valoración del impacto paisajístico se ha llevado a cabo, para cada alternativa, en función de la calidad/visibilidad de cada tipo de unidad paisajística atravesada (apéndice 4. "Estudio de integración paisajística").

18.2.4.9. Bienes materiales: patrimonio cultural

Se estudiará el impacto de cada una de las alternativas (incluyendo préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, etc.) sobre el patrimonio cultural. Para ello se realizará un inventario exhaustivo de todos los elementos de carácter cultural ubicados en el ámbito del proyecto, identificados por su denominación, localización, atribución cultural, extensión, tipología, cronología, estado de conservación, y protección legal y urbanística.

Se realizarán prospecciones arqueológicas intensivas de campo sobre el trazado de la alternativa elegida. Al inventario se incorporarán los lugares arqueológicos identificados tras las prospecciones y estudios realizados, así como las actividades tradicionales y las instalaciones asociadas a éstas, localizadas en el ámbito del proyecto.

Tal y como indica el Servicio Territorial de Cultura de Ávila, se considera de aplicación el artículo 30 de la Ley 12/2002, de patrimonio cultural de Castilla y León y el artículo 80 del Reglamento que la desarrolla (Decreto 37/2007), dado que se trata de una zona potencial de hallazgos arqueológicos. Por tanto, se realizará una estimación de la incidencia que la alternativa elegida pueda tener sobre los bienes integrantes del Patrimonio Arqueológico o Etnológico, en la forma establecida en dicha legislación.

Se ha incorporado el inventario de los recursos culturales catalogados en los municipios afectados por las alternativas en estudio, realizado por técnicos competentes. Asimismo, se ha llevado a cabo la valoración general de las alternativas propuestas en relación con el posible impacto cultural que pudieran generar, en el apéndice 6. "Estudio del patrimonio cultural". Estos aspectos se han resumido en el apartado 18.6.3.12. "Impactos sobre el patrimonio cultural" del EsIA.

Por último, se ha llevado a cabo la prospección arqueológica de la Alternativa 5 seleccionada, con el fin de concretar las medidas a adoptar.

18.2.4.10. Otros bienes materiales

Se valorará la afección de cada alternativa sobre:

- Usos del suelo, con especial atención a la zona transformada en regadío del río Adaja, tal y como indica el Ayuntamiento de Nava de Arévalo, la Comunidad de Regantes del río Adaja y la Dirección General de Producción Agropecuaria y de Infraestructuras Agrarias de la Junta de Castilla y León. Esta Dirección General considera inadmisibles las alternativas 1, 2 y 7 ya que dividen la zona regable. Las más ventajosas desde su punto de vista son la 3 y la 8, siempre que se planteen por zonas exentas de riego y no afecten a zona regable, siendo también posibles los corredores 4, 5 y 7.
- Planeamiento urbanístico.
- Montes de utilidad pública y montes protectores
- Vías pecuarias

El estudio de impacto ambiental contempla todos estos factores, así como el análisis de los impactos sobre ellos, en los apartados 18.5.10.5. "Red de Espacios Naturales de Castilla y León", 18.5.13. "Vías pecuarias", 18.5.17. "Planeamiento urbanístico", 18.5.15. "Productividad sectorial", 18.6.3.10. "Impactos sobre los espacios naturales de interés", 18.6.3.13. "Impactos sobre las vías pecuarias", 18.6.3.18. "Impactos sobre el planeamiento" y 18.6.3.16. "Impactos sobre la productividad sectorial".

18.2.4.11. Calidad acústica

El estudio de impacto ambiental analizará el impacto acústico que generará el proyecto tanto en fase de construcción como de explotación. Se estudiará tanto el impacto acústico sobre la población como sobre el medio natural.

En fase de construcción se tendrá en cuenta lo establecido los artículos 31 y 34 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido, en Castilla y León, en lo relativo a obras y trabajos de construcción y la utilización de la maquinaria correspondiente, tal y como indica la DGCSA.

Para la fase de explotación se calculará el ruido producido por cada una de las alternativas planteadas, en base al RD 1367/2007, de 19 de octubre, de desarrollo de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y la normativa autonómica y local de aplicación. Se realizará un análisis de la situación preoperacional y de la futura después de la puesta en servicio de la infraestructura. Se calculará las posibles afecciones a la población situada en una franja de al menos 2000 m, y en su caso, las medidas correctoras a establecer. Se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A8 y B8).

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA, con el fin de justificar su incorporación al EsIA.

A.8.- Población

El estudio de impacto incluirá cartografía de distribución a escala 1:10.000 de los núcleos habitados, viviendas dispersas y otras edificaciones existentes en el ámbito del estudio que puedan verse afectadas (molestias por ruido o iluminación, riesgos geológicos potenciados por el proyecto, etc.) así como de la red de caminos rurales y senderos interceptados por cada corredor.

La cartografía del proyecto recoge la red de caminos y viales atravesados por las alternativas analizadas, los núcleos de población, y las viviendas dispersas, a escala 1:10.000. Por otro lado, las edificaciones sensibles existentes se han desglosado en los planos del apéndice 2. "Estudio de ruido", según su uso.

B.8.- Impacto sobre la población humana

Tal y como se ha indicado en el apartado c.3. para la fauna y de la misma manera, se modelizará la huella sonora del proyecto, partiendo de las hipótesis de tráfico más desfavorables, y concluyendo con la determinación cartográfica a escala 1:5.000 de la superficie en que previsiblemente se alcancen o superen los umbrales estándares de ruido para la población definidos por la normativa vigente (nacional, autonómica o local aplicable más exigente). Así mismo, donde existan otros proyectos que puedan producir efectos acumulados con el presente, se incorporarán dichos efectos al análisis.

Dentro de estas bandas isófonas, se obtendrá información sobre todas las viviendas, núcleos habitados y demás lugares donde sean previsibles molestias a la población por ruido, elaborando una tabla en que se señalen, para cada margen del proyecto, los intervalos de pk donde es previsible impacto por ruido a la población, así como el número y el tipo de vivienda o instalación y la población que resultará previsiblemente afectada, consignando la existencia de usos particularmente sensibles a este efecto.

En el apéndice 2. "Estudio de ruido" se han tenido en cuenta los tráficos de la situación más desfavorable (año horizonte), para la simulación de las huellas sonoras, que ha derivado en la elaboración de los correspondientes mapas de ruido, y de las tablas resumen de impactos, en las que se identifican las zonas afectadas.

Se generará igualmente un mapa y un cuadro, de características similares al anterior, con la localización de todas las viviendas, núcleos habitados u otros lugares habitados en que resulte previsible molestias significativas por deslumbramiento nocturno.

Se han analizado los potenciales impactos lumínicos en el epígrafe 18.6.3.3. "Impacto lumínico" del EsIA.

Además, y para ver las conexiones con las vías locales, se generará otro plano y cuadro más en que se concrete la localización y características de los diferentes caminos rurales y senderos interceptados por cada corredor.

Se han cartografiado todos los caminos y viales interceptados por las alternativas de trazado en los planos de planta (colección de planos 2. "Alternativas estudiadas"), y se ha incorporado una tabla resumen indicando su ubicación (ver apartado 18.5.16. "Organización territorial").

En cuanto al impacto acústico sobre el medio natural, se estudiará especialmente en los lugares Red Natura 2000, en las zonas húmedas que albergan avifauna, con especial atención a la laguna del Oso, y en las áreas de campeo y nidificación (lek) de las aves esteparias.

En el ámbito de estudio no se han identificado lek que puedan verse afectados por las alternativas analizadas, ni los espacios de interés faunístico aquí indicados, a excepción de la ZEPA y ZEC “Encinares de los ríos Adaja y Voltoya”. Por este motivo, el análisis del impacto acústico se ha centrado en estas zonas (ver apéndice 2. “Estudio de ruido”).

18.2.4.12. Residuos

Tal y como indica la DGCSA el estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio sobre los residuos generados, tanto en fase de construcción como de explotación, incluyendo: identificación de los residuos, estimación de las cantidades que se producirán, forma de gestión y destino final.

Se deberá incluir un Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición según el artículo 4 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

En el apartado 18.4.5. “Estimación de tipos y cantidades de residuos” se ha llevado a cabo un estudio de los residuos generados, aportando las cantidades estimadas para cada tipo de residuo, identificado mediante su código LER, tanto en fase de construcción como de explotación. Asimismo, se han propuesto las medidas correspondientes de minimización y gestión de estos residuos (apartado 18.7.9.2.5. “Tratamiento y gestión de residuos”).

El estudio y análisis de las afecciones en todos y cada uno de los apartados mencionados en este capítulo deberá ir acompañado de la correspondiente representación cartográfica a escala adecuada para su correcta comprensión.

Se ha incorporado cartografía de todos los factores ambientales analizados (apartado 18.10. “Planos”).

18.2.5. APARTADO 5. PROPUESTA DE MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

Todos los impactos significativos puestos de manifiesto en el apartado anterior serán objeto de medidas preventivas, correctoras o compensatorias adecuadas para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos del proyecto, tanto en fase de construcción como de explotación.

Tal y como indica la DGCSA se elaborará un cuadro de síntesis señalando para cada impacto:

- Su valor cuantitativo.
- Las medidas concretas para evitarlo, minimizarlo y/o compensarlo.
- Valor cuantitativo del impacto residual.

Sobre este impacto residual se analizará la posibilidad de llevar a cabo medidas compensatorias que eviten o minimicen la pérdida neta de biodiversidad del proyecto.

En el caso de plantear medidas compensatorias, tal y como recomienda la SGMN, se encaminarán a la restauración de humedales y a la desfragmentación de los hábitats en la zona, para lo que se recomienda seguir las prescripciones del documento "Desfragmentación de hábitats, orientaciones para reducir los efectos de las carreteras y ferrocarriles en funcionamiento" (MAGRAMA, 2013).

En el apartado 18.7.19. “Resumen de impactos y medidas” se ha incluido una tabla resumen, por cada alternativa, de los impactos producidos, las medidas concretas establecidas, y el valor del impacto residual.

Así mismo, tal y como indica la SGMN se deberá contemplar la restauración ecológica como principal medio para integrar la infraestructura. Para disminuir el efecto barrera de la misma se deberán seguir las "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales" (Ministerio de Medio Ambiente, 2006).

Se ha tenido en cuenta el documento de referencia para disminuir el efecto barrera, tal como se indica en el apartado 18.7.12. “Medidas de protección de la fauna”.

Para la Red Natura 2000, en el caso de que una vez analizada la afección sobre la misma se concluyese que el proyecto originará un perjuicio significativo sobre la integridad del lugar Natura 2000, además de la justificación de interés público de primer orden requerida en el artículo 46.5 de la Ley 33/2015, que modifica la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, se incluirá un apartado específico con las medidas compensatorias para garantizar la coherencia global de la Red Natura.

Los impactos de las alternativas sobre la Red Natura 2000 se han valorado como compatibles, por lo que no se considera necesario llevar a cabo medidas compensatorias (ver apéndice 3. “Estudio de afección a Red Natura 2000”).

Se tendrán en cuenta las medidas planteadas para cada impacto significativo en el apartado C del informe de la DGCSA.

Se incorporan seguidamente las indicaciones de la DGCSA, con el fin de justificar su incorporación al EslA.

C) Medidas previstas para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos del proyecto.

Todos los impactos significativos puestos de manifiesto en el apartado anterior serán objeto de medidas preventivas, correctoras o compensatorias adecuadas para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos del proyecto. En este apartado se incluirá un cuadro de síntesis que señale, de una parte, cada impacto significativo con su valor cuantitativo, de otra las medidas concretas destinadas a su prevención, corrección o compensación, y de otra el valor cuantitativo del impacto residual.

A continuación, todas y cada una de estas medidas se desarrollarán de forma detallada, representando su localización en la cartografía y sus características con una escala y detalle adecuados para garantizar su correcta definición y eficacia. En el caso de impactos sobre espacios protegidos o lugares de la Red

Natura, así como en los cruces con cauces, la descripción de la medida y del impacto residual debe ser lo más detallada posible, a fin de verificar que el impacto será adecuadamente evitado o corregido.

Si se concluye que la alternativa elegida va a causar un perjuicio significativo a la integridad de lugar Natura 2000, además de la justificación de interés público de primer orden requerida en el artículo 45.5. de la Ley 42/2007, el estudio incluirá un apartado específico con las medidas compensatorias que permitan garantizar que la coherencia global de Red Natura queda protegida.

Se describirán con el mayor grado de concreción posible, y particularizadas para cada impacto significativo y para cada elemento impactado, entre otras, las siguientes medidas:

a) Medidas concretas para evitar los impactos detectados sobre los espacios protegidos y los lugares Natura 2000.

b) Medidas específicas de compensación de efectos apreciables inevitables sobre dichos espacios, de acuerdo con lo que disponga la normativa aplicable. Estas compensaciones se realizarán de acuerdo con lo que disponga la normativa aplicable, se diseñarán con el objeto de compensar el daño objetivo causado, se procurará su aplicación en una zona lo más próxima posible al lugar donde el impacto va a tener lugar, y en su diseño se seguirán las directrices que establezcan los órganos competentes para la gestión de los espacios dañados. Estas medidas se contendrán en un apartado específico del estudio identificado de forma inequívoca.

c) Medidas concretas para evitar y reducir la afección sobre los tipos más valiosos de vegetación. Medidas específicas de compensación de las afecciones inevitables sobre dichos tipos, con un ratio de compensación acorde con la incertidumbre en el éxito de la operación y con el tiempo necesario para que la vegetación se restablezca completamente, de modo que la superficie de reconstitución garantice la recuperación del valor ambiental afectado.

d) Medidas concretas sobre los impactos significativos sobre cada especie/grupo de especies de fauna o flora valiosa afectados. Medidas específicas de compensación de las afecciones inevitables.

e) Ubicación y diseño preciso de todos los pasos de fauna, en función de sus objetivos específicos. Se incluirá la huella sonora en el lugar.

f) Medidas específicas en relación con los efectos sobre el patrimonio geológico

g) Medidas específicas para prevenir o corregir la erosión. Ubicación y diseño.

h) Medidas específicas de restauración paisajística.

- Tratamiento genérico de cada tipo de desmonte o terraplén, o de los principales desmontes y terraplenes: Perfilado, acondicionamiento físico superficial, siembras y plantaciones; se emplearán exclusivamente especies autóctonas para la zona, y adaptadas a las condiciones del lugar donde van a ser dispuestas.*
- Acabado y revegetación de enlaces, medianas y otras superficies aptas del proyecto. Se especificará la actuación con las mismas directrices que en el punto anterior.*

- Restauración ambiental de cada una de las superficies auxiliares.*
- Tratamiento de los préstamos y vertederos, previamente identificados y localizados.*

i) Tratamiento individualizado de cada cruce o intrusión de cauces o riberas, de acuerdo a la valoración de la afección al agua y dominio público hidráulico, a la fauna y flora, a la vegetación y a la conectividad ecológica efectuadas. Solución concreta que se va a dar en cada caso para minimizar o evitar la afección, particularmente sobre el río Adaja.

j) Medidas para evitar la contaminación física o química en cada cruce o proximidad de cauces.

k) Medidas específicas para evitar afección a las aguas subterráneas y a los manantiales.

l) Medidas para los impactos sobre la población humana: localización y características de las pantallas acústicas y demás medidas para evitar contaminación acústica o lumínica.

m) Medidas específicas para los impactos sobre cada uno de los bienes materiales considerados: montes de utilidad pública o montes protectores, vías pecuarias, caminos públicos, que deberán ser conformes a las respectivas normas específicas y ser previamente aceptados por las administraciones competentes.

n) Calendario de obras claro y conciso para cada zona, aplicada a cada una de las unidades de obra. Se prestará especial atención para los espacios Natura 2000, ámbito de aplicación de planes de recuperación de especies en peligro de extinción, espacios naturales protegidos y cruces de cursos de agua.

ñ) Se contemplará la utilización de los caminos existentes para la ejecución de las obras y de la propia traza, evitando la construcción de nuevos caminos.

o) Ubicación de las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria fuera de zonas protegidas y fuera de zona de dominio público hidráulico.

p) En caso de modificar alguna línea eléctrica, como norma general se deberían señalar todos los vanos que discurran a menos de 500 m de: zonas húmedas, cauces fluviales, espacios protegidos,... teniendo en cuenta la Orden MAM/1628/2010, de 16 de noviembre, por la que se delimitan y publican las zonas de protección para avifauna en las que serán de aplicación las medidas para su salvaguarda contra la colisión y la electrocución en las líneas eléctricas aéreas de alta tensión

Las medidas propuestas se describirán de forma detallada, incluyendo su representación cartográfica a escala adecuada para su adecuada comprensión, y cronograma de aplicación.

El presupuesto del proyecto incluirá estas medidas con el mismo nivel de detalle que el resto del proyecto, en un apartado específico, que se incorporará al estudio de impacto ambiental.

El EsIA incluye el apartado 18.7. "Propuesta de medidas preventivas y correctoras", en el que se desarrollan todas las medidas aquí indicadas, dirigidas a la eliminación, reducción o compensación de los efectos ambientales negativos significativos de la ejecución y explotación de la Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6), así como a la integración ambiental del trazado y sus elementos asociados.

Estas medidas se han descrito detalladamente, se han cartografiado en las colecciones de planos 5. "Planta de medidas preventivas, protectoras y correctoras", y se han valorado económicamente (ver apartado 18.9. "Presupuesto de integración ambiental"), formando parte de un capítulo independiente dentro del presupuesto del EI.

18.2.6. APARTADO 6. NORMATIVA AMBIENTAL

Se recabará la normativa ambiental de las diferentes administraciones ambientales que puedan afectar al proyecto (PORN, PRUG, planes de conservación, recuperación, especies amenazadas, áreas críticas...).

En el EsIA se ha especificado la normativa de aplicación a cada factor del medio analizado, habiéndose hecho referencia a las fuentes de las que se ha obtenido la información.

18.2.7. APARTADO 7. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Establecerá un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas preventivas, correctoras y compensatorias incluidas en el estudio de impacto ambiental, tanto para la fase de construcción como de explotación, con los siguientes objetivos:

Vigilancia ambiental en fase de obras:

- *Detectar y corregir desviaciones, con relevancia ambiental, respecto a lo proyectado.*
- *Supervisar la correcta ejecución de las medidas ambientales.*
- *Determinar la necesidad de suprimir, modificar o introducir nuevas medidas.*
- *Seguimiento de la evolución de los elementos ambientales relevantes.*

Seguimiento ambiental en fase de explotación:

- *Verificar la correcta evolución de las medidas ambientales, con especial atención a las medidas de restauración geomorfológica y vegetal.*
- *Seguimiento de la respuesta y evolución ambiental del entorno a la implantación de la infraestructura. Con especial atención a la fragmentación, para lo que seguirán las "Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte" (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y marino, 2008).*

Se presentará un esquema sintético que relacione los impactos significativos y sus correspondientes medidas preventivas, correctoras, y en su caso compensatorias, con las acciones de vigilancia ambiental propuestas. Las medidas deberán quedar bien descritas, y en su caso, representadas cartográficamente a escala adecuada.

El PVA deberá incluir el correspondiente cronograma, en el que se señalen los informes que serán emitidos, los organismos implicados, y el plan de financiación.

Así pues el presupuesto del proyecto incluirá la vigilancia y seguimiento ambiental, tanto para la fase de construcción como de explotación, en un apartado específico, que se incorporará al estudio de impacto ambiental.

Todos los aspectos aquí indicados se han recogido en el apartado 18.8. "Programa de vigilancia ambiental" del EsIA.

La valoración económica del PVA, para las fases de construcción y explotación, se recoge en el apartado 18.9.2. "Valoración del programa de vigilancia ambiental", y se contempla en el presupuesto del Estudio Informativo.

18.2.8. APARTADO 8. DOCUMENTO DE SÍNTESIS

No debe exceder de 25 páginas y se redactará en términos asequibles para el público en general. Incluirá entre otras las conclusiones relativas a:

- *Justificación y viabilidad del proyecto.*
- *Análisis y evaluación de las distintas alternativas.*
- *Propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias y el Plan de vigilancia ambiental.*
- *Se indicarán las dificultades informativas o técnicas encontradas en la realización del estudio, especificando su origen y causa.*

Se ha incluido el Apéndice 11. "Documento de síntesis", que constituye un resumen del EsIA, en términos fácilmente comprensibles para el público en general, y que incorpora los contenidos establecidos en este apartado.

18.3. RESPUESTAS A LAS CONSULTAS PREVIAS

Junto con la Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula el Documento de Alcance para la evaluación ambiental del proyecto, recibida el 22/07/2016, se envía copia de las contestaciones que han sido admitidas, recibidas a las consultas practicadas, con el objeto de que sean consideradas en el EsIA.

El EsIA se ha redactado teniendo en cuenta los aspectos indicados en las respuestas a las consultas practicadas, emitidas por los organismos listados seguidamente.

- Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente.
- Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
- Dirección General de Producción Agropecuaria e Infraestructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla-León.
- Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente.
- Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla-León.
- Servicio Territorial de Cultura de Ávila.
- Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas, del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.
- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León.
- Comunidad de Regantes del río Adaja.
- Ayuntamientos de Pedro Rodríguez, Constanzana, Cabizuela, Donjimeno, San Vicente de Arévalo, Arévalo, Tiñosillos, Órbita, Gutierre-Muñoz (no consultado), Espinosa de los Caballeros, Sinlabajos, Aldeaseca, Donvidas, Villanueva del Áceral y Nava de Arévalo.
- Subdelegación del Gobierno en Ávila.

ANEXO I. DOCUMENTO DE ALCANCE



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

O F I C I O

S/REF. EI.1-AV-2008
N/REF. SGEA/IGB/20150162ATV
ASUNTO. Notificación Resolución por la que se formula documento de alcance.
REMITENTE. D. Francisco Muñoz García
Subdirector General de Evaluación Ambiental
DESTINATARIO. D^a. Fuencisla Sancho Gómez
Subdirectora General de estudios y Proyectos
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
MINISTERIO DE FOMENTO
Paseo de la Castellana 67
28071 MADRID



En relación con la solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental ("Ley 21/2013"), del proyecto "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NORESTE (A-6), AVILA", y de conformidad con el artículo 34.5 de la Ley 21/2013, se le remite, como promotor y órgano sustantivo del proyecto, copia de la Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula el documento de alcance para la evaluación ambiental del proyecto "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NORESTE (A-6), AVILA", así como copia de las contestaciones que han sido admitidas recibidas a las consultas practicadas, que corresponden a:

- Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente.
- Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
- Dirección General de Producción Agropecuaria e Infraestructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla-León.
- Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente.
- Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla-León.
- Servicio Territorial de Cultura de Ávila.
- Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas, del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.
- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León.



CORREO ELECTRÓNICO
buzon-sgea@magrama.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRID
TEL.: 91 597 63 32
FAX.: 91 597 58 18



- Comunidad de Regantes del río Adaja
- Ayuntamientos de Pedro Rodríguez, Constanzana, Cabizuela, Donjimeno, San Vicente de Arévalo, Arévalo, Tifosillos, Órbita, Gutierre-Muñoz (no consultado), Espinosa de los Caballeros, Sinlabajos, Aldeaseca, Donvidas, Villanueva del Áceral y Nava de Arévalo.
- Subdelegación del Gobierno en Ávila.

No obstante, para su conocimiento a los efectos del trámite de consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas al que se refiere el artículo 37 de la Ley 21/2013, se le indican los órganos, organismos y demás entidades a los que se les remitió la solicitud de consulta, de acuerdo con la información disponible, sin perjuicio de que ese órgano extienda la consulta a otras Administraciones públicas afectadas y a otras personas interesadas.

Consultados
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
Agencia de Protección Civil. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
Ayuntamiento de Adanero
Ayuntamiento de Aldeaseca
Ayuntamiento de Arévalo
Ayuntamiento de Ávila
Ayuntamiento de Las Berlanas
Ayuntamiento de Bernuy-Zapardiel
Ayuntamiento de Blascosancho
Ayuntamiento de El Bohodón
Ayuntamiento de Cabizuela
Ayuntamiento de Canales
Ayuntamiento de Cantiveros
Ayuntamiento de Collado de Contreras
Ayuntamiento de Constanzana
Ayuntamiento de Crespos
Ayuntamiento de Donjimeno
Ayuntamiento de Donvidas
Ayuntamiento de Espinosa de los Caballeros
Ayuntamiento de Fontiveros
Ayuntamiento de Fuente El Saúz
Ayuntamiento de Fuentes del Año
Ayuntamiento de Gotarrendura
Ayuntamiento de Hernansancho
Ayuntamiento de Langa
Ayuntamiento de Maello
Ayuntamiento de Mingorría
Ayuntamiento de Monsalupe
Ayuntamiento de Nava de Arévalo
Ayuntamiento de Órbita
Ayuntamiento de El Oso
Ayuntamiento de Pajares de Adaja
Ayuntamiento de Palacios de Goda



Consultados
Ayuntamiento de Papatrigo
Ayuntamiento de Pedro-Rodríguez
Ayuntamiento de Peñalba de Ávila
Ayuntamiento de Pozanco
Ayuntamiento de Riocabado
Ayuntamiento de San Juan de la Encinilla
Ayuntamiento de San Pascual
Ayuntamiento de San Pedro del Arroyo
Ayuntamiento de San Vicente de Arévalo
Ayuntamiento de Sanchidrián
Ayuntamiento de Santo Domingo de la Posadas
Ayuntamiento de Sinlabajos
Ayuntamiento de Tiñosillos
Ayuntamiento de Vega de Santa María
Ayuntamiento de Velayos
Ayuntamiento de Villanueva de Gómez
Ayuntamiento de Villanueva del Aceral
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
Comunidad de Regantes del río Adaja
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Administración Local de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Castilla y León.
Dirección General de Producción Agropecuaria e Infraestructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla-León.
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León.
Delegación del Gobierno en Castilla y León.
Diputación Provincial de Ávila
Fundación de Patrimonio Natural Castilla y León. Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
IGME. Instituto Geológico y Minero de España.
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Servicio Territorial de Cultura de Ávila.
Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila.
Subdelegación del Gobierno de Ávila
Ecologistas en Acción de Castilla y León
SEO/Birdlife
WWF/Adena
Asociación para el Estudio y Mejora de los Salmónidos AEMS-Ríos con Vida



En caso de envío de expediente completo para inicio de tramitación de evaluación de impacto ambiental ordinaria (*artículo 39 de la Ley 21/2013*), se ruega hagan referencia al código de este proyecto 20150162ATV.

Madrid, a 22 de julio de 2016

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL,

Francisco Muñoz García





MINISTERIO
DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE

SGEA/IGB/20150162ATV

RESOLUCIÓN DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE, POR LA QUE SE FORMULA EL DOCUMENTO DE ALCANCE PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NORESTE (A-6)".

Esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural (DGCEAyMN) ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NORESTE (A-6), del que dicha entidad es promotora, acompañada del documento inicial del proyecto, en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental ("Ley 21/2013").

El sistema legal de unidades de medida vigente en España es, tal y como establece el artículo segundo de la Ley 3/1985, de 18 de marzo, de Metrología, el Sistema Internacional de Unidades, en consecuencia, las unidades SI básicas, las unidades SI derivadas, las reglas de escritura de los nombres y símbolos de las unidades y expresión de los valores de las magnitudes y las reglas para la formación de los múltiplos y submúltiplos de dichas unidades se regirán por lo dispuesto en el Real Decreto 2032/2009, de 30 de diciembre, por el que se establecen las unidades legales de medida (corrección de errores sustituyendo el anexo, en BOE núm. 43, de 18 de febrero de 2010).

Una vez transcurrido el plazo de consultas sobre el documento inicial del proyecto, se procede a formular la amplitud y nivel de detalle que debe tener el correspondiente estudio de impacto ambiental, que contendrá, al menos, la información que se requiere en el artículo 35.1 de la Ley 21/2013, en los términos desarrollados en el anexo VI de la citada ley, y contemplar, entre otros, los siguientes aspectos:

1. Justificación del proyecto.

La construcción de una nueva autovía supone un importante uso de recursos a la vez que genera numerosos impactos ambientales. Por tanto, debe justificarse de forma rigurosa la necesidad del proyecto, mediante un análisis de la rentabilidad social de la inversión basado en un estudio de tráfico y en un análisis de los costes actualizados y realistas, cumpliendo como es preceptivo lo establecido en la Orden FOM/3317/2010, del Ministerio de Fomento.

Se tendrá en cuenta todas las infraestructuras viarias existentes o en proyecto, así como las previsiones a futuro de la evolución del tráfico. Tal y como indica la Subdirección General de Medio Natural (SGMN) de la DGCEAyMN se tendrá en cuenta que otras vías de reciente construcción podrían quedar infrautilizadas.

1



Por otro lado, en el documento inicial del proyecto se indica que el objetivo principal es la reducción de tiempo y distancia para los trayectos de largo recorrido que se realizan a través de la autovía A-6 y desean continuar hacia Toledo (A-5) sin necesidad de pasar por Madrid. Este objetivo va estrechamente unido a la ejecución del tramo que conectaría Ávila con Maqueda, como alternativa a la carretera N-403, para convertirse en un eje que vertebrase el tráfico del Norte hacia el Levante y Sur. Este tramo, que debe atravesar la Sierra de Gredos y numerosos espacios protegidos con elevados valores ambientales, no cuenta actualmente con una declaración de impacto ambiental favorable. Debe estudiarse la justificación del proyecto en sí mismo, lo que ocurriría en el escenario de que finalmente el tramo Ávila-Maqueda no llegara a realizarse.

2. Alternativas a considerar.

Se deberá plantear un estudio de alternativas técnica, ambiental, y económicamente viables. En línea con lo expuesto en el apartado anterior entre las alternativas a considerar se debe contemplar la alternativa 0, o de no actuación, para analizar la viabilidad del proyecto. La alternativa 0 deberá relacionarse con una justificación rigurosa de la necesidad del proyecto.

Cada una de las alternativas deberá quedar perfectamente definida incluyendo, entre otros los siguientes aspectos:

- Trazado y longitud, características fundamentales de la calzada y de la rasante. Vías de servicio.
- Áreas de préstamos y vertederos, zonas auxiliares, caminos de acceso y de servicio, ubicación y dimensiones de áreas de servicio, desmontes y terraplenes, taludes resultantes, vallado perimetral, etc.
- Perfiles longitudinales y transversales.
- Elementos singulares del proyecto (túneles, viaductos, etc)
- Cartografía a escala adecuada para su correcta interpretación, presentando coordenadas UTM y coberturas compatibles con ArcGis.

Se incluirá un apartado específico detallando los impactos ambientales más significativos para cada una de las alternativas propuestas y los elementos del medio inventariados, para las fases de construcción, explotación, y en su caso desmantelamiento. Se priorizarán los trazados que eviten o minimicen la afección, entre otros aspectos, sobre los espacios de la Red Natura 2000, los montes de utilidad pública, los hábitats de interés comunitario, las especies de flora y fauna, los elementos que integran el dominio público-hidráulico, así como los de menores emisiones de gases efecto invernadero (contabilizando tanto la fase de construcción como de funcionamiento).

2

Ministerio
de Agricultura, Alimentación
y Medio Ambiente



Tal y como indica la SGMN, en el diseño de alternativas se tendrán en cuenta las "Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado" (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. 2010).

Tal y como indica la Confederación Hidrográfica del Duero para elección de alternativa la de menor afección posible a los elementos que integran el DPH.

Además se tratará de evitar o minimizar la afección sobre la zona regable del río Adaja, evitando cuando sea posible dividir zonas regables con infraestructuras ya realizadas.

Se realizará un análisis multicriterio entre las alternativas propuestas, incluida la alternativa 0, o de no actuación, teniendo en cuenta los aspectos técnicos, ambientales, sociales y económicos. Se describirán con detalle los criterios considerados y se justificará adecuadamente la alternativa seleccionada.

3. Descripción del proyecto.

Se describirán todas las acciones inherentes al proyecto. Se incluirán al menos los siguientes aspectos:

- Trazado y longitud, características fundamentales de la calzada y de la rasante. Vías de servicio. Elementos singulares del proyecto (túneles, viaductos, etc) indicando los puntos kilométricos en los que se ubican.
- Movimiento de tierras, desmontes y terraplenes, taludes resultantes. Volumen y superficie de ocupación. Balance de tierras.
- Áreas de préstamos y vertederos. Capacidad. Análisis ambiental de los mismos, localización y situación legal. Uso de antiguas canteras. Restauración.
- Zonas auxiliares, caminos de acceso y de servicio, ubicación y dimensiones de áreas de servicio (si las hubiera), vallado perimetral, etc.
- Perfiles longitudinales y transversales.
- Cartografía a escala adecuada para su correcta interpretación, presentando coordenadas UTM y coberturas compatibles con ArcGis.

Además se aportará la siguiente información:

- Estudio detallado de los recursos del medio utilizados, y residuos producidos.
- Calendario de obras, incluyendo una planificación, si procede, en función del inventario ambiental del estudio de impacto ambiental, adecuándose los periodos de ejecución de los trabajos a los periodos sensibles de las especies que puedan ser afectadas por las actuaciones proyectadas.



4. Impactos ambientales más significativos. Estudios necesarios para su evaluación.

El ámbito de estudio para realizar este apartado abarcará todas las alternativas propuestas ampliadas hacia el exterior una banda de 500 m a cada lado. En los cruces de cada corredor con la red fluvial el estudio se prolongará también aguas abajo siguiendo los cauces interceptados en una banda de al menos 10 km de largo y 100 m de ancho, tal y como indica la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de Castilla y León (DGCSA).

Se evaluarán los impactos para todas y cada una de las alternativas planteadas si bien se considera razonable, que el estudio se realice gradualmente en mayor profundidad para las alternativas con más posibilidades de ser elegidas. En la evaluación de los impactos deben considerarse los generados por todos los elementos del proyecto, incluidos los préstamos y vertederos, zonas de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, etc.

Deben considerarse de forma diferenciada los impactos en fase de construcción y en fase de explotación.

La evaluación de los impactos de cada alternativa debe considerarse en dos momentos: antes de aplicar las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, y después de ello, de modo que pueda determinarse de forma objetiva el impacto residual.

Se deben tener en cuenta los impactos acumulativos y sinérgicos con las infraestructuras existentes y proyectadas, al menos con:

- AV-50 y A-51
- Autovías A-6 y AP-6
- Otras carreteras nacionales, comarcales y locales
- Vías férreas
- Tendidos eléctricos

Entre los impactos a considerar se incluirán, al menos, los siguientes:

Clima y cambio climático.

El estudio de impacto ambiental abordará el cambio climático en una doble vertiente: adaptación al cambio climático de la nueva infraestructura y contribución al cambio climático de la misma.

En relación con la adaptación al cambio climático, se deberán tener en cuenta las proyecciones de cambio climático, para revisar (en su caso) los parámetros de diseño de la infraestructura.



En cuanto a la contribución del proyecto al cambio climático, se evaluarán las emisiones de gases efecto invernadero (GEI) atribuibles tanto a la fase de construcción como de funcionamiento para cada una de las alternativas. Este análisis permitirá valorar cuales son las alternativas globalmente con menos emisiones de GEI, y por tanto más favorables para mitigar el cambio climático.

Se sugiere consultar el informe técnico elaborado por el CEDEX "Recomendaciones para la estimación de las emisiones de GEI en la evaluación ambiental de planes y proyectos", en lo relativo a las emisiones asociadas a planes y proyectos viales.

Se adjunta (en archivo pdf) los documentos finales de noviembre de 2015 de los informes realizados por CEDEX, que han contado con la participación, entre otros del Ministerio de Fomento, los cuales pueden ser de utilidad para la redacción de este capítulo.

Geología, geomorfología y edafología.

Se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A5 y B5).

Hidrología e hidrogeología.

Se estudiará el impacto de cada una de las alternativas (incluyendo préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, etc) sobre el dominio público hidráulico, teniendo en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A6 y B6). Se identificará los cauces de agua afectados. El número de cruces sobre cursos de agua deberá ser el menor posible y lo más perpendiculares que sea técnicamente viable, para preservar el hábitat ripario. Se describirá la tipología y sistema constructivo de los puentes y/o viaductos para la alternativa elegida, y se proyectarán de forma que se minimice la afección al medio fluvial y a la vegetación de ribera.

En el caso de que alguna de las infraestructuras proyectadas se sitúe en zona inundable se deberá realizar un análisis de riesgos, y adoptar si procede, las medidas pertinentes en materia de protección civil.

Se deberán analizar las posibles afecciones a zonas protegidas para abastecimiento superficial y subterráneo incluidas en el Registro de zonas protegidas de la cuenca del Duero, mencionadas por la Confederación Hidrográfica del Duero, e incluir las medidas preventivas y correctoras pertinentes.

Se tendrán en cuenta las consideraciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Duero en cuanto a los movimientos de tierra, en la ubicación de vertederos e instalaciones auxiliares y parques de maquinaria, diseño de los vertederos con tratamiento para los lixiviados, impermeabilización de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria y adecuado tratamiento de las aguas procedentes de escorrentía, tratamiento de las medidas para evitar vertidos de contaminantes,



consideraciones relativas a las obras de drenaje, y al mantenimiento del drenaje natural de los terrenos.

Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario.

Deberá realizarse (en un capítulo específico e independiente) una adecuada evaluación de las repercusiones del proyecto sobre los lugares pertenecientes a la Red Natura 2000, según lo establecido en el artículo 46, apartado 4, de la Ley 33/2015, que modifica a la Ley 42/2007, de Patrimonio Natural y Biodiversidad. Para ello se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en los informes de la DGCSA (apartados A1 y B1) y de la SGMN del MAGRAMA (Conclusiones, apartado 4).

Asimismo se identificarán, caracterizarán y evaluará la afección del proyecto sobre los hábitats de interés comunitario fuera de la Red Natura 2000, según lo establecido en el artículo 46, apartado 4, de la Ley 33/2015.

Vegetación.

Con independencia del análisis pormenorizado de la afección sobre los hábitats de interés comunitario descrito en el apartado anterior, se estudiará el impacto de cada una de las alternativas del proyecto sobre la vegetación real, teniendo en cuenta las indicaciones realizadas por la DGCSA (apartados A2 y B2).

Flora y fauna silvestres

Con independencia del análisis pormenorizado de la afección sobre la fauna y flora que es objeto de protección en los lugares Natura 2000 (descritos en el primer apartado), se estudiará el impacto de cada una de las alternativas del proyecto sobre las especies mencionadas en los informes de la DGCSA y de la SGMN del MAGRAMA, que puedan verse afectadas por el proyecto, especialmente para las especies que cuentan con una categoría de protección "vulnerable" o "en peligro de extinción". Para ello se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en los informes de la DGCSA (apartados A3 y B3) y de la SGMN del MAGRAMA (Conclusiones, apartado 5).

Asimismo se tendrá en cuenta que tanto el águila imperial ibérica como la cigüeña negra, cuentan con Planes de Recuperación de la Junta de Castilla y León.

Conectividad ecológica.

El estudio de impacto ambiental incluirá un apartado específico para evaluar la pérdida de conectividad y fragmentación a los siguientes niveles:

- De ecosistemas
- De espacios naturales protegidos y Red Natura 2000
- De grandes grupos de fauna, con especial atención al lobo.
- De las principales especies protegidas.



Para lo cual se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A4 y B4) y la metodología propuesta en el documento "Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitats de interés en España" (VV.AA, MAGRAMA 2009).

Paisaje.

Se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A7 y B7).

Bienes materiales: patrimonio cultural.

Se estudiará el impacto de cada una de las alternativas (incluyendo préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, etc) sobre el patrimonio cultural. Para ello se realizará un inventario exhaustivo de todos los elementos de carácter cultural ubicados en el ámbito del proyecto, identificados por su denominación, localización, atribución cultural, extensión, tipología, cronología, estado de conservación, y protección legal y urbanística.

Se realizarán prospecciones arqueológicas intensivas de campo sobre el trazado de la alternativa elegida. Al inventario se incorporarán los lugares arqueológicos identificados tras las prospecciones y estudios realizados, así como las actividades tradicionales y las instalaciones asociadas a éstas, localizadas en el ámbito del proyecto.

Tal y como indica el Servicio Territorial de Cultura de Ávila, se considera de aplicación el artículo 30 de la Ley 12/2002, de patrimonio cultural de Castilla y León y el artículo 80 del Reglamento que la desarrolla (Decreto 37/2007), dado que se trata de una zona potencial de hallazgos arqueológicos. Por tanto, se realizará una estimación de la incidencia que la alternativa elegida pueda tener sobre los bienes integrantes del Patrimonio Arqueológico o Etnológico, en la forma establecida en dicha legislación.

Otros bienes materiales.

Se valorará la afección de cada alternativa sobre:

- Usos del suelo, con especial atención a la zona transformada en regadío del río Adaja, tal y como indica el Ayuntamiento de Nava de Arévalo, la Comunidad de Regantes del río Adaja y la Dirección General de Producción Agropecuaria y de Infraestructuras Agrarias de la Junta de Castilla y León. Esta Dirección General considera inadmisibles las alternativas 1,2 y 7 ya que dividen la zona regable. Las más ventajosas desde su punto de vista son la 3 y la 8, siempre que se planteen por zonas exentas de riego y no afecten a zona regable, siendo también posibles los corredores 4, 5 y 7.
- Paneamiento urbanístico.



- Montes de utilidad pública y montes protectores.
- Vías pecuarias.

Calidad acústica

El estudio de impacto ambiental analizará el impacto acústico que generará el proyecto tanto en fase de construcción como de explotación. Se estudiará tanto el impacto acústico sobre la población como sobre el medio natural.

En fase de construcción se tendrá en cuenta lo establecido los artículos 31 y 34 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido, en Castilla y León, en lo relativo a obras y trabajos de construcción y la utilización de la maquinaria correspondiente, tal y como indica la DGCSA.

Para la fase de explotación se calculará el ruido producido por cada una de las alternativas planteadas, en base al RD 1367/2007, de 19 de octubre, de desarrollo de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y la normativa autonómica y local de aplicación. Se realizará un análisis de la situación preoperacional y de la futura después de la puesta en servicio de la infraestructura. Se calculará las posibles afecciones a la población situada en una franja de al menos 2000 m, y en su caso, las medidas correctoras a establecer. Se tendrán en cuenta las indicaciones realizadas en el informe de la DGCSA (apartados A8 y B8).

En cuanto al impacto acústico sobre el medio natural, se estudiará especialmente en los lugares Red Natura 2000, en las zonas húmedas que albergan avifauna, con especial atención a la laguna del Oso, y en las áreas de campeo y nidificación (lek) de las aves esteparias.

Residuos.

Tal y como indica la DGCSA el estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio sobre los residuos generados, tanto en fase de construcción como de explotación, incluyendo: identificación de los residuos, estimación de las cantidades que se producirán, forma de gestión y destino final.

Se deberá incluir un Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición según el artículo 4 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

El estudio y análisis de las afecciones en todos y cada uno de los apartados mencionados en este capítulo deberá ir acompañado de la correspondiente representación cartográfica a escala adecuada para su correcta comprensión.



5. Propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

Todos los impactos significativos puestos de manifiesto en el apartado anterior serán objeto de medidas preventivas, correctoras o compensatorias adecuadas para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos del proyecto, tanto en fase de construcción como de explotación.

Tal y como indica la DGCSA se elaborará un cuadro de síntesis señalando para cada impacto:

- Su valor cuantitativo.
- Las medidas concretas para evitarlo, minimizarlo y/o compensarlo.
- Valor cuantitativo del impacto residual.

Sobre este impacto residual se analizará la posibilidad de llevar a cabo medidas compensatorias que eviten o minimicen la pérdida neta de biodiversidad del proyecto. En el caso de plantear medidas compensatorias, tal y como recomienda la SGMN, se encaminarán a la restauración de humedales y a la desfragmentación de los hábitats en la zona, para lo que se recomienda seguir las prescripciones del documento "*Desfragmentación de hábitats, orientaciones para reducir los efectos de las carreteras y ferrocarriles en funcionamiento*" (MAGRAMA, 2013).

Así mismo, tal y como indica la SGMN se deberá contemplar la restauración ecológica como principal medio para integrar la infraestructura. Para disminuir el efecto barrera de la misma se deberán seguir las "*Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales*" (Ministerio de Medio Ambiente, 2006).

Para la Red Natura 2000, en el caso de que una vez analizada la afección sobre la misma se concluyese que el proyecto originará un perjuicio significativo sobre la integridad del lugar Natura 2000, además de la justificación de interés público de primer orden requerida en el artículo 46.5 de la Ley 33/2015, que modifica la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, se incluirá un apartado específico con las medidas compensatorias para garantizar la coherencia global de la Red Natura.

Se tendrán en cuenta las medidas planteadas para cada impacto significativo en el apartado C del informe de la DGCSA.

Las medidas propuestas se describirán de forma detallada, incluyendo su representación cartográfica a escala adecuada para su adecuada comprensión, y cronograma de aplicación.

El presupuesto del proyecto incluirá estas medidas con el mismo nivel de detalle que el resto del proyecto, en un apartado específico, que se incorporará al estudio de impacto ambiental.



6. Normativa ambiental.

Se recabará la normativa ambiental de las diferentes administraciones ambientales que puedan afectar al proyecto (PORN, PRUG, planes de conservación, recuperación, especies amenazadas, áreas críticas...).

7. Programa de vigilancia ambiental.

Establecerá un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas preventivas, correctoras y compensatorias incluidas en el estudio de impacto ambiental, tanto para la fase de construcción como de explotación, con los siguientes objetivos:

Vigilancia ambiental en fase de obras:

- Detectar y corregir desviaciones, con relevancia ambiental, respecto a lo proyectado.
- Supervisar la correcta ejecución de las medidas ambientales.
- Determinar la necesidad de suprimir, modificar o introducir nuevas medidas.
- Seguimiento de la evolución de los elementos ambientales relevantes.

Seguimiento ambiental en fase de explotación:

- Verificar la correcta evolución de las medidas ambientales, con especial atención a las medidas de restauración geomorfológica y vegetal.
- Seguimiento de la respuesta y evolución ambiental del entorno a la implantación de la infraestructura. Con especial atención a la fragmentación, para lo que seguirán las "*Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte*" (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y marino, 2008).

Se presentará un esquema sintético que relacione los impactos significativos y sus correspondientes medidas preventivas, correctoras, y en su caso compensatorias, con las acciones de vigilancia ambiental propuestas. Las medidas deberán quedar bien descritas, y en su caso, representadas cartográficamente a escala adecuada.

El PVA deberá incluir el correspondiente cronograma, en el que se señalen los informes que serán emitidos, los organismos implicados, y el plan de financiación. Así pues el presupuesto del proyecto incluirá la vigilancia y seguimiento ambiental, tanto para la fase de construcción como de explotación, en un apartado específico, que se incorporará al estudio de impacto ambiental.

8. Documento de síntesis.

No debe exceder de 25 páginas y se redactará en términos asequibles para el público en general. Incluirá entre otras las conclusiones relativas a:



- Justificación y viabilidad del proyecto.
- Análisis y evaluación de las distintas alternativas.
- Propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias y el Plan de vigilancia ambiental.
- Se indicarán las dificultades informativas o técnicas encontradas en la realización del estudio, especificando su origen y causa.

Asimismo, con la presente Resolución, se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas que han sido admitidas, que corresponden a:

- Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente.
- Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.
- Dirección General de Producción Agropecuaria e Infraestructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla-León.
- Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y medio Ambiente.
- Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla-León.
- Servicio Territorial de Cultura de Ávila.
- Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas, del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes.
- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-León.
- Comunidad de Regantes del río Adaja
- Ayuntamientos de Pedro Rodríguez, Constanzana, Cabizuela, Donjimeno, San Vicente de Arévalo, Arévalo, Tiñosillos, Órbita, Gutierre-Muñoz (no consultado), Espinosa de los Caballeros, Sinlabajos, Aldeaseca, Donvidas, Villanueva del Áceral y Nava de Arévalo.
- Subdelegación del Gobierno en Ávila.

Al objeto de que sean consideradas y que el estudio de impacto refleje la forma en que se han tenido en cuenta.

Una vez realizado el estudio de impacto ambiental, se ruega que remita al Órgano Sustantivo del proyecto, al menos una copia en soporte informático, en formato pdf, y asimismo, la cartografía descriptiva del proyecto utilizada en el estudio de impacto, en formato compatible con ArcGis.

Para la publicación de la declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial del Estado, se requiere que también aporte un croquis de localización del proyecto y sus alternativas, con los siguientes requisitos:

- Formato PDF, en blanco y negro.



- En una de sus esquinas superiores (derecha o izquierda) debe contener un pequeño marco con la ubicación del proyecto a pequeña escala (normalmente pequeño mapa provincial con capital y nombre provincia).
- Principales elementos del proyecto, representados de forma esquemática.
- Flecha de orientación del norte.
- Líneas de términos municipales, con nombre del término.
- Núcleos urbanos.
- Otros elementos que faciliten la orientación del lector (sólo cuando ayuden a localizar el proyecto: carreteras principales, ríos, embalses, línea de costa...).
- Evitar el empleo de copias escaneadas de mapas convencionales, de ortofotografías, u otros soportes que contengan una información prolija y que no sean reproducibles con la calidad requerida en el BOE.

Madrid, a 21 de julio de 2016

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL


Francisco Muñoz García

Madrid, a 22 de julio de 2016

EL SECRETARIO DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE,
Por orden AAA/50/2016, de 22 de enero
(BOE nº 23, de 27 de enero de 2016)

Pablo Saavedra Inaraja

ANEXO II. RESPUESTAS A LAS CONSULTAS



GOBIERNO DE ESPAÑA

SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ÁVILA
DEPENDENCIA DE INDUSTRIA Y ENERGÍA


O F I C I O

S/REF: SGEA/IGB/mltr/20150162
 N/REF: 660/AGL/chd-TA 2016-01
 FECHA: 14 de marzo de 2016.
 ASUNTO: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de Impacto ambiental del proyecto 20150162 Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6).

DESTINATARIO:
 MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE.
 Dirección Gral. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.
 Subdirección Gral. de Evaluación Ambiental.
 Plaza de S. Juan de la Cruz, s/n.
 28071- MADRID

En relación con su escrito, descrito en el asunto, adjunto informe de la Dependencia de Industria y Energía de esta Subdelegación del Gobierno.

Ávila, 14 de marzo de 2016.



LA SUBDELEGADA DEL GOBIERNO


Fdo. M^a Ángeles Ortega Rodríguez

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
 16 MAR 2016
 Subdirección General de Evaluación Ambiental
 ENTRADA: 99/3253

De Paz
I. García B.
 13

industria.avila@cepaminhap.es

C/ Hornos Caleros, Nº 1
 05071 ÁVILA
 TEL: 920 75 90 00
 FAX: 920 75 91 68



GOBIERNO DE ESPAÑA


SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ÁVILA
DEPENDENCIA DE INDUSTRIA Y ENERGÍA

Informe sobre Trámite Ambiental de Proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la autovía del Noroeste (A-6). TA -2016/01.

En relación al escrito de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, de fecha de entrada en registro 22 de enero de 2016, en el que se nos consulta como administración interesada en relación al Trámite Ambiental del Proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6)" de Ávila y de acuerdo con las competencias, especialización y ámbito de actuación de esta Dependencia, no procede hacer ninguna observación.

Ávila, 10 de marzo de 2016

LA JEFA DE LA DEPENDENCIA DE INDUSTRIA Y ENERGÍA



Ángela García López

industria.avila@cepaminhap.es

C/ HORNOS CALEROS, Nº. 1
 05001 ÁVILA
 TEL: 920 75 90 00
 FAX: 920 75 91 68



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

O F I C I O

S/REF.

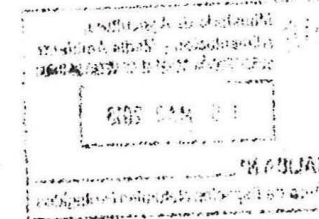
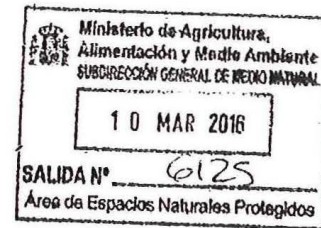
N/REF. 20150162

FECHA: 4 de marzo de 2016

ASUNTO: Contestación a solicitud de informe del proyecto 20150162

DESTINATARIO:

Francisco Muñoz García
Subdirector General de Evaluación Ambiental
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz S/N
28071 Madrid

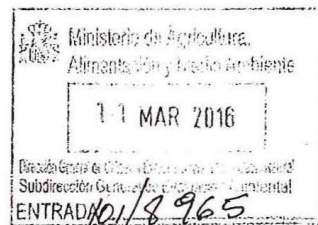


En relación a su escrito referente al proyecto titulado

"AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6), ÁVILA"

con referencia 20150162, en el que se solicitan sugerencias en torno a los aspectos ambientales del mismo, se adjunta el informe correspondiente.

Lo que transmito a los efectos oportunos



Madrid, 4 de marzo de 2016

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE MEDIO NATURAL

Fdo.: Miguel Aymerich Huyghues-Despointes

De Por
I. García B
13

Pza S. Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid
TEL.: 91 5976056
FAX: 91 5975973



En relación con el proyecto señalado a continuación, y a partir de la información disponible en esta Subdirección General, cabe señalar lo siguiente:

1 CONTEXTO ADMINISTRATIVO

Título del proyecto: "Autovía entre Ávila (a-50) y la autovía del noroeste (a-6), Ávila"

Promotor: Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental. Ministerio de Fomento.

Órgano sustantivo: Ministerio de Fomento.

Objeto del informe: Documento de Alcance en el procedimiento de EIA.

2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Localización del proyecto

El área comprende, total o parcialmente, 39 términos municipales (Adanero, Arévalo, Ávila, etc), todos de la provincia de Ávila.

Objetivos y antecedentes del proyecto

El proyecto se justifica por la reducción del tiempo y distancia para los trayectos de largo recorrido que se realizan a través de la autovía A-6 hacia Toledo (A-5), sin pasar por Madrid. Representa una alternativa a la carretera N-403 y también a la autopista de peaje AP-51. Además, el promotor lo considera como un primer paso para la unión de Ávila con Valladolid a través de la carretera N-601 por una vía de alta capacidad.

En 2005 comenzaron los trámites de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto "Estudio de Alternativas para Autovía, de Ávila a la A-6". En dicho Estudio se planteaban varias alternativas de corredores. Se consideró en un primer grupo los corredores A, B y C y que se desarrollaban en un eje referido a la carretera autonómica AV-804. El segundo grupo de corredores, D y E, tenían como referencia la actual carretera nacional N-401 y el trazado de la línea ferroviaria Ávila- Madrid. De las 13 alternativas planteadas, se seleccionó la 3A pero sin descartar las demás por no tener diferencias significativas. En 2006, tras la exposición pública de la Memoria Resumen, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento emitió un informe que paralizó el proceso. Posteriormente, en julio de 2015 se retomó el proyecto, en cuya elaboración se debían recoger las consideraciones realizadas por las alegaciones recibidas. Se contemplaron nuevos corredores, que se describen a continuación.

Alternativas

El Estudio actual presenta 8 corredores o alternativas de trazado:

Alternativa 1. Corredor de 35,44 km que se define apoyándose en el corredor generado por las carreteras CL-605, AV-800 y AV-P-116. Presenta un tramo que limita al norte con una zona catalogada como ZEPA "Tierra de Campiñas" y al sur con la zona regable del río Adaja. Transcurre entre Arévalo y Chaherrero.

Alternativa 2. Coincide con la alternativa 3A seleccionada el Estudio previo. Longitud: 34,18 km. Afecciones al río Arevalillo. Discurre desde Arévalo a la A-50 en Peñalba de Ávila.

Alternativa 3. Toma con carácter general el eje la carretera AV-804. 28,85 km. Cruza el río Adaja y el LAV Madrid – Ávila. Discurre desde Espinosa de los Caballeros a la A-50 en Peñalba de Ávila.

Alternativa 4. Tiene una longitud aproximada de 24,56 km y es de nuevo trazado. Transcurre desde Adanero a Peñalba de Ávila (A-50). Cruza el río Adaja y el LAV Madrid – Ávila.



Alternativa 5. Se apoya en el corredor de la N-403. 33,16 km, desde Adanero a la ciudad de Ávila (A-50). Aproximadamente el 30% de su longitud, afecta el espacio catalogado como LIC y ZEPA "Encinares de los ríos Adaja y Voltoya". También cruza el LAV Madrid – Ávila.

Alternativa 6. Transcurre por el corredor de la carretera CL-507. 24,96 km, desde Sanchidrián a la A-50 en San Pedro del Arroyo. Cruza el río Adaja y el LAV Madrid – Ávila.

Alternativa 7. Tiene una longitud aproximada de 31,49 km y es nuevo trazado. Transcurre desde Arévalo a San Pedro del Arroyo (A-50). Cruza el río Arevalillo.

Alternativa 8. Resulta de la combinación de los corredores 3 y 6, con 29 km. Discurre desde Espinosa de los Caballeros a San Pedro del Arroyo (A-50). Cruza el río Adaja y el LAV Madrid – Ávila.

Según el estudio, tras el análisis de impactos realizado, resulta ligeramente preferible el Corredor 8, seguido por los Corredores 6, 4 y 7, ya que la valoración de sus impactos es algo inferior a la estimada para el resto de corredores. Como alternativa menos beneficiosa destaca el Corredor 5, seguido por el Corredor 3.

Evaluación de la documentación presentada

En opinión de esta Subdirección, el proyecto requiere de una revisión de la justificación y de replanteamiento del análisis de alternativas, en la medida que los datos de tráfico, así como el ahorro de tiempo y kilómetros, no parecen suponer una mejora tan importante respecto a la situación actual, teniendo en cuenta que el proyecto conllevaría diversas afecciones.

En lo que se refiere al análisis de alternativas, resulta necesario incorporar la alternativa cero o no ejecución. Dentro de este análisis se deberá considerar por dónde circulan actualmente los tráficos que se beneficiarán de la nueva infraestructura, y si estos cambios podrían suponer una infrautilización de dichas infraestructuras ya en uso, considerando el impacto ya generado en el patrimonio natural.

Además, no se han especificado las necesidades de préstamos (cementos, alquitrans, etc) y vertederos que podrían ampliar el diagnóstico territorial del medio afectado por el proyecto.

Por otra parte, el proyecto debería tener en cuenta la Ley 3/2008, de 17 de junio, de aprobación de las Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León, capítulo 3, sección 1, 3.4 en relación al fomento de una red de corredores ecológicos. Aunque el documento contiene un apartado teórico (10.2.4.) que comenta los *Flujos naturales de fauna* no parece haberse contemplado después, en la fase de diseño de los corredores.

La información aportada por el promotor sobre el medio físico y biótico, basada en un Estudio informativo previo, resulta suficiente para valorar las posibles repercusiones del proyecto.

3 ANÁLISIS DE LA UBICACIÓN DEL PROYECTO

3.1 ESPACIOS INCLUIDOS EN RED NATURA 2000, PROTEGIDOS POR LA LEY 42/2007, DE 13 DE DICIEMBRE, DEL PATRIMONIO NATURAL Y DE LA BIODIVERSIDAD (DIRECTIVAS 2009/147/CE Y 92/43/CEE), COINCIDENTES CON LA UBICACIÓN DEL PROYECTO

Espacio	Zona de Especial Protección para las Aves
Código	ES0000204
Nombre	TIERRA DE CAMPIÑAS
Elementos de interés comunitario potencialmente afectados	
Se considera de especial relevancia en este espacio las poblaciones reproductoras de Aguilucho pálido (<i>Circus cyaneus</i>), Aguilucho cenizo (<i>Circus pygargus</i>), Cernícalo primilla (<i>Falco naumanni</i>), Sisón común (<i>Tetrax tetrax</i>), Avutarda (<i>Otis tarda</i>), Ganga ortega (<i>Pterocles orientalis</i>) y Ganga común (<i>Pterocles alchata</i>). Así como las poblaciones invernantes de Milano real (<i>Milvus milvus</i>) y Grulla común (<i>Grus grus</i>).	
El corredor 1 discurre por el límite sur de este espacio en aproximadamente 9 km. Afecciones también por los	



Espacio	Zona de Especial Protección para las Aves
Código	ES0000204
corredores 2 y 7. Los hábitats de interés comunitario afectados podrían ser: 1410 Pastizales salinos mediterráneos (<i>Juncetalia maritimi</i>) 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i> 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos 6420 Comunidades herbáceas higrófilas mediterráneas	

Espacio	Lugar de Importancia Comunitaria/Zona de Especial Protección para las Aves
Código	ES4110103/ES0000190
Nombre	ENCINARES DE LOS RÍOS ADAJA Y VOLTOYA
Elementos de interés comunitario potencialmente afectados	
Se trata de una zona con notable extensión de encinar y dehesas, al norte de la ciudad de Ávila. Destaca la población reproductora de Águila imperial ibérica (<i>Aquila adalberti</i>), con 4 parejas, así como Cigüeña negra (<i>Ciconia nigra</i>), Águila real (<i>Aquila chrysaetos</i>) y Águila calzada (<i>Hieraaetus pennatus</i>), según el Formulario Normalizado de Datos del espacio. El corredor 5 discurre aproximadamente en los últimos 12 km dentro de este espacio. Los corredores 2, 3 y 4 se ubican cercanos a este espacio. Los hábitats de interés comunitario afectados podrían ser: 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i> 6310 Dehesas perennifolias de <i>Quercus</i> spp. 92A0 Alamedas, olmedas y saucedas de las regiones Atlántica, Alpina, Mediterránea y Macaronésica 9340 Encinares de <i>Quercus ilex</i> y <i>Quercus rotundifolia</i>	

3.2 ESPACIOS INCLUIDOS EN RED NATURA 2000, PROTEGIDOS POR LA LEY 42/2007, DE 13 DE DICIEMBRE, DEL PATRIMONIO NATURAL Y DE LA BIODIVERSIDAD (DIRECTIVAS 2009/147/CE Y 92/43/CEE) AFECTADOS DE FORMA INDIRECTA

Espacio	LIC/ZEPA
Código	ES4160111/ES0000188
Nombre	VALLES DEL VOLTOYA Y EL ZORITA
Elementos de interés comunitario potencialmente afectados	
La zona presenta cultivos de secano alternados con bosquetes poco desarrollados de pino y encina, con matorrales, parameras y zonas arbustivas en las laderas y zonas más elevadas. Destaca la población reproductora de Águila imperial ibérica (<i>Aquila adalberti</i>) y Cigüeña negra (<i>Ciconia nigra</i>). El corredor 6 comienza en el límite oeste de este espacio.	

3.3 HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO UBICADOS FUERA DE LA RED NATURA 2000 POTENCIALMENTE AFECTADOS POR EL PROYECTO

El proyecto puede afectar directamente a los hábitats de interés comunitario siguientes:



- 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimi*)
- 3150 Lagos y lagunas eutróficos naturales, con vegetación *Magnopotamion* o *Hydrocharition*
- 3260 Ríos de pisos de planicie a montano con vegetación de *Ranunculion fluitantis* y de *Callitriche-Batrachion*
- 4090 Matorrales pulvulares orófilos europeos meridionales.
- 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos
- 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*
- 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus* spp.
- 6420 Comunidades herbáceas higrófilas mediterráneas
- 92A0 Alamedas, olmedas y saucedas de las regiones Atlántica, Alpina, Mediterránea y Macaronésica
- 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*

3.4 OTROS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS AFECTADOS POR EL PROYECTO

Espacio	Código	Nombre	Observaciones
Zonas Húmedas de Interés Especial	AV-15	Laguna de El Oso	Decreto 194/1994. Afectada indirectamente por los corredores 2, 3, 6 y 8. Forma parte de la Reserva ornitológica de SEO/BirdLife.
Área de Importancia para las Aves (Inventario de IBA, SEO/BirdLife, 1999)	Nº 61	Tierra de Campiñas	Coincide parcialmente con los límites de la ZEPA "Tierra de Campiñas"
Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica de Castilla y León.			Decreto 114/2003, de 2 de octubre. Afectado por el corredor 5.
Plan de Recuperación de la Cigüeña Negra de Castilla y León.			Decreto 83/1995, de 11 de mayo.

3.5 ESPECIES PROTEGIDAS DE FLORA Y FAUNA POTENCIALMENTE AFECTADAS POR EL PROYECTO

Se incluye en la siguiente tabla las especies potencialmente afectadas por el proyecto incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011) y/o incluidas en el Catálogo Regional indicando la categoría en la que se encuentran. Por su importancia a nivel europeo se destacan también las especies incluidas en el Anexo II como prioritarias y en el Anexo V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE).

Especies	Anexo II Ley 42/2007	Anexo IV Ley 42/2007 y Anexo I Directiva 2009/147/CE	Anexo V Ley 42/2007	Categoría CEEA* ó LESPE**	Catálogo Regional
Anfibios y reptiles					
Ranita de San Antón <i>Hyla arborea</i>			X	X	
Sapo de espuelas <i>Pelobates cultripes</i>			X	X	
Sapo partero ibérico <i>Alytes cisternasii</i>			X	X	



Especies	Anexo II Ley 42/2007	Anexo IV Ley 42/2007 y Anexo I Directiva 2009/147/CE	Anexo V Ley 42/2007	Categoría CEEA* ó LESPE**	Catálogo Regional***
Sapo corredor <i>Epidalea calamita</i>			X	X	
Sapillo pintojo ibérico <i>Discoglossus galganoi</i>	X		X	X	
Tritón jaspeado <i>Triturus marmoratus</i>			X	X	
Aves					
Aguila imperial ibérica <i>Aquila albalberti</i>		X		En peligro de extinción	
Buitre negro <i>Aegypius monachus</i>		X		Vulnerable	
Aguilucho cenizo <i>Circus pygargus</i>		X		Vulnerable	
Cigüeña negra <i>Ciconia nigra</i>		X		Vulnerable	
Ganga ibérica <i>Pterocles alchata</i>		X		Vulnerable	
Ganga ortega <i>Pterocles orientalis</i>		X		Vulnerable	
Milano real <i>Milvus milvus</i>		X		En peligro de extinción	
Sisón común <i>Tetrax tetrax</i>		X		Vulnerable	
Mamíferos					
Murciélago ratonero ribereño <i>Myotis daubentonii</i>	X		X	X	
Murciélago ratonero mediano <i>Myotis blythii</i>	X		X	Vulnerable	
Murciélago ratonero grande <i>Myotis myotis</i>	X		X	Vulnerable	
Nutria europea <i>Lutra lutra</i>	X		X	X	
Gato montés europeo <i>Felis silvestris</i>			X	X	
Iberón o Topillo de Cabrera <i>Microtus cabreræ</i>	X		X	X	
Lobo**** <i>Canis lupus</i>	X		X		
Flora					
<i>Puccinellia pungens</i>	X		X	Vulnerable	
<i>Hohenackeria polyodon</i>					Vulnerable
<i>Butomus umbellatus</i>					De atención preferente



Especies	Anexo II Ley 42/2007	Anexo IV Ley 42/2007 y Anexo I Directiva 2009/147/CE	Anexo V Ley 42/2007	Categoría CEEA* ó LESPE**	Catálogo Regional***
<i>Cerastium dubium</i>					De atención preferente
<i>Ephedra distachya</i> subsp. <i>distachya</i>					De atención preferente
<i>Malvella sherardiana</i>					De atención preferente

* Catálogo Español de Especies Amenazadas

** Listado de Especies silvestres en régimen de protección especial (X)

*** El Catálogo Regional de fauna no se ha elaborado. Decreto 63/2007, de 14 de junio, por el que se crean el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León y la figura de protección denominada Microreserva de Flora.

**** Especie prioritaria al sur del río Duero

4 PRINCIPALES IMPACTOS POTENCIALES DETECTADOS

Afección a Red Natura 2000

Como ha sido mencionado en los apartados 3.1 y 3.2 del presente informe, los corredores afectarán en mayor o menor grado a un espacio de Red Natura 2000. Especial importancia tendrían los corredores 5 y el 1 que alterarán el área de dos espacios, debiendo de ser contemplado el impacto acumulado con otros proyectos pues sería posible que afecte a su integridad. El resto de alternativas podrían presentar, al menos, una afección indirecta al incrementar la fragmentación existente de los hábitats naturales que conectan los espacios de Red Natura 2000 circundantes como la ZEPA "Tierra de Campiñas" y el LIC/ZEPA "Encinares de los ríos Adaja y Voltoya".

Afección a los hábitats de interés comunitario (HIC) y vegetación de interés

En relación a la flora de interés, las potenciales afecciones en fase de ejecución serían la destrucción directa de ejemplares y la pérdida de su hábitat, bien por cambios directos o indirectos del proyecto sobre éstas.

Del listado referido en el apartado 3.5, destaca la presencia de la especie *Hohenackeria polyodon* en la zona de estudio, como también informa el Documento de Inicio. Se trata de una hierba anual endémica del centro de la península Ibérica y noroeste de África que aparece sobre suelos margoso-yesosos en pastos terofíticos, densos y subhalófilos. Se encuentra catalogada como "vulnerable", en el Decreto 63/2007, de 14 de junio, por el que se crean el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León. Otras especies catalogadas "de atención preferente" en el citado Catálogo, potencialmente afectadas por el trazado de alguno de los corredores propuestos, serían:

- *Butomus umbellatus*, citada en el río Adaja.
- *Cerastium dubium*, en los salobres cercanos a Riocabado.
- *Ephedra distachya* subsp. *distachya* potencialmente presente en la zona de Órbita (arroyo del Pontón).
- *Malvella sherardiana*, citada en Arévalo, cerca del río Adaja.

También es importante mencionar la presencia del taxón *Puccinellia pungens*, catalogado como "vulnerable" en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas. Se trata de una gramínea que habita en pastizales vivaces halófilos sobre margas, detectada en los alrededores de Velayos (N-403) y podría verse afectada por el corredor 5.

Respecto a los hábitats de interés comunitario listados en el apartado 3.3 del presente informe, se consideran importantes las afecciones que existirán en fase de ejecución, por pérdida de suelo permanente y fragmentación. Especial mención debe hacerse al hábitat prioritario 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietaea*, imprescindible para la conservación de la avifauna esteparia. También son destacables los hábitats asociados a cursos de agua, como el 6420 Comunidades herbáceas higrófilas mediterráneas o el 92A0



5 CONCLUSIONES

En relación a los aspectos destacados en el presente informe y de acuerdo con la solicitud realizada desde la Subdirección General de Evaluación Ambiental se indica, a continuación, los principales aspectos que, a juicio de esta Subdirección General se deberán incluir en el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto:

- 1) Justificación detallada de la necesidad del proyecto. Se aportarán datos suficientes que respalden la necesidad de la infraestructura, teniendo en cuenta el importante uso de recursos que implica la construcción de una vía de alta capacidad y que otras ampliaciones de carreteras recientes pueden resultar infrutilizadas. Inclusión en el análisis de alternativas de la alternativa nula o de no actuación
- 2) Se determinarán los préstamos y vertederos incluyendo su procedencia y afección en el primer caso, y el destino, afecciones y tipo de gestión ambiental en el segundo.
- 3) Revisión de la planificación de las restantes alternativas siguiendo las recomendaciones de la publicación "Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado" (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. 2010).
- 4) En relación a Red Natura 2000:

El EsIA deberá realizar una adecuada evaluación de las repercusiones a Red Natura 2000, según establece el artículo 46, apartado 4 de la Ley 33/2015 que modifica a Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad. Esta evaluación deberá incluirse en un capítulo específico e independiente para facilitar su análisis y valoración. Además de los datos habituales relativos al estado de conservación, conectividad y tendencia de las especies recogidas en el anexo II de la Directiva de Hábitats y en el anexo I de la Directiva de Aves, se incluirá:

- ✓ Mapa de fragmentación actual y futuro del territorio entre los diferentes espacios de Red Natura 2000 afectados directa e indirectamente por las alternativas de proyecto, mediante la elaboración de un mapa de resistencia o conectividad con una aplicación informática adecuada, tipo ARCGIS 'Cost Distance' o similar.
- ✓ Impactos acumulados y sinérgicos en los espacios afectados de Red Natura 2000.

5) En relación a la fauna:

Se estudiarán las especies mencionadas en el presente informe (apartados 3.5 y 4), para valorar el riesgo de atropello, pérdida y fragmentación de su hábitat. Se detallarán al menos:

- ✓ Estudio específico y actual de las implicaciones del desdoblamiento o construcción para especies clave de gran movilidad como el Lobo, el Águila imperial ibérica y el Milano real. Estudio de las poblaciones de Conejo, otras posibles presas y muladares en la zona.
- ✓ Estudio específico de la afección del proyecto al Iberón o Topillo de Cabrera. Cartografía actualizada de las poblaciones potencialmente afectadas.
- ✓ Estudio específico de las afecciones sobre las especies de quirópteros.
- ✓ Estudio específico sobre los anfibios.
- ✓ Estudio específico de la afección a la avifauna esteparia y a la avifauna asociada a los humedales de la zona.
- ✓ Se incluirá, para cada grupo afectado según su aplicación:
 - 1.- Afecciones de la red viaria actual en el caso de duplicación, coincidente con los corredores propuestos.
 - 2.- Los corredores ecológicos afectados, a nivel local y regional. Movimientos de campeo, migratorios, dispersivos o trashumantes y áreas de cría o nidificación.



3.- Los impactos acumulados de la actuación con otras infraestructuras: otras carreteras (A-6, A-40, AP-51, etc). Tendidos eléctricos detectados como peligrosos, regadíos, etc.

4.- Estudio de niveles freáticos, cuencas endorreicas afectadas y ríos o arroyos asociados (como el del Chorrillo) que podrían incrementar la contaminación de sus hábitats con la autovía y repercutirá en la fauna asociada.

5.- La protección del medio acústico en el medio natural necesaria, siendo de especial relevancia los lugares de Red Natura 2000, así como las zonas húmedas que albergan avifauna y las áreas de campeo y nidificación (lek) de las aves esteparias.

Los datos se incorporarán a la valoración de impactos que se realice.

6) En relación con la vegetación:

- ✓ Estudio del grado de fragmentación de los hábitats. Estudio específico del estado de conservación y superficies afectadas directa e indirectamente de los hábitats de interés comunitario dentro y fuera de los espacios de Red Natura 2000, siguiendo la metodología propuesta por el documento "Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitat de interés en España" (VV.AA, MAGRAMA 2009). Especial mención al hábitat de interés comunitario prioritario 6220, 1410 en relación a la flora de interés asociada y 92A0 en relación a la alteración del hábitat ripario.
- ✓ Prospecciones de la flora de interés mencionada en el apartado 3.5. Cuantificación de la afección, en fase de ejecución y funcionamiento.

7) Las medidas ambientales que se propongan en el EsIA deberán contemplar la restauración ecológicaⁱⁱⁱ como principal medio para integrar la infraestructura. Se deberá hacer hincapié en:

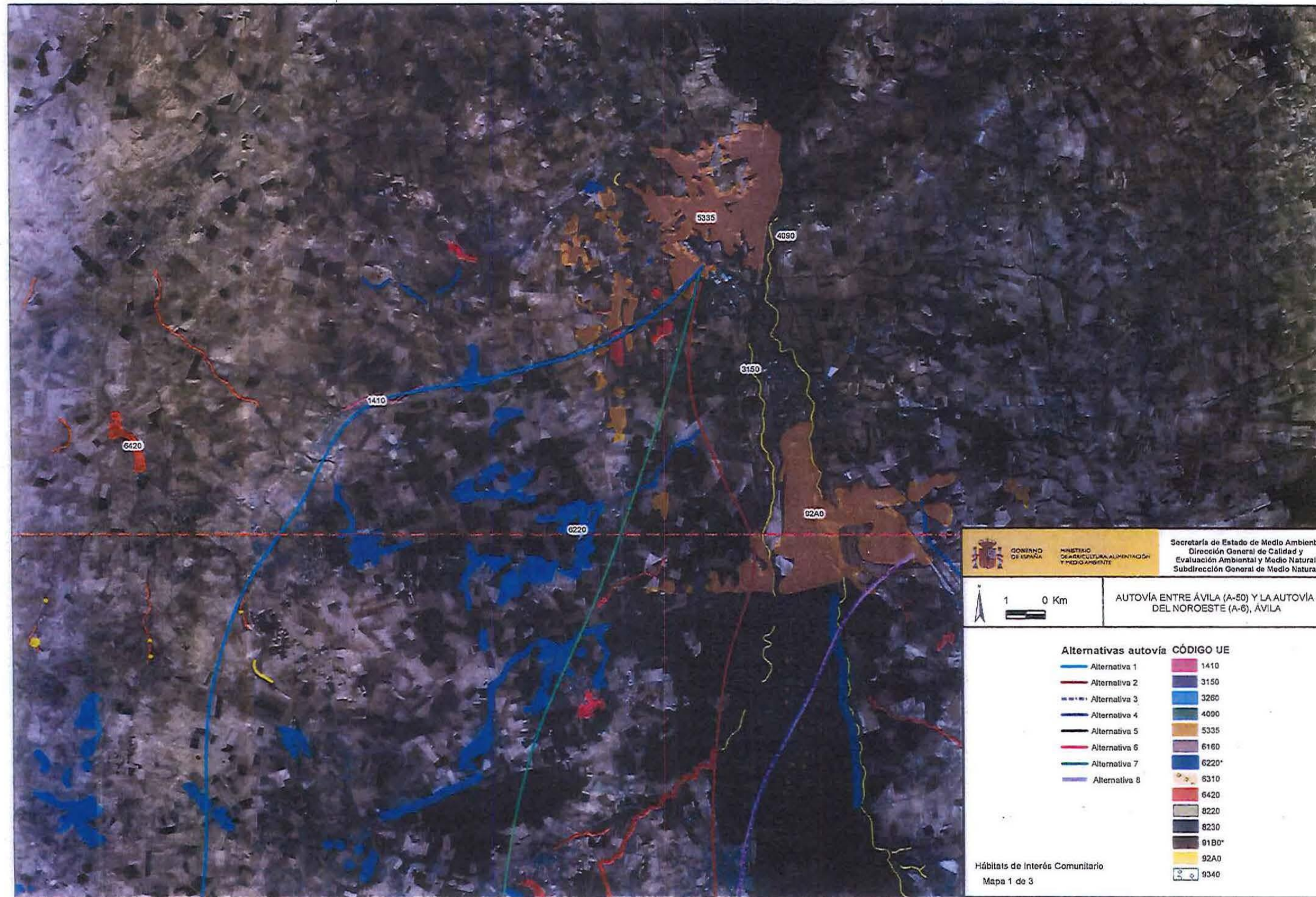
- ✓ Disminuir el efecto barrera de la infraestructura. Detallar los pasos de fauna para cada grupo afectado.
- ✓ Evitar la propagación de especies invasoras.
- ✓ Conservar la biodiversidad, restaurando y protegiendo sus hábitats naturales.
- ✓ Realizar un seguimiento ambiental adecuado de la fragmentación del hábitat, siguiendo las "Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte" (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. 2008).

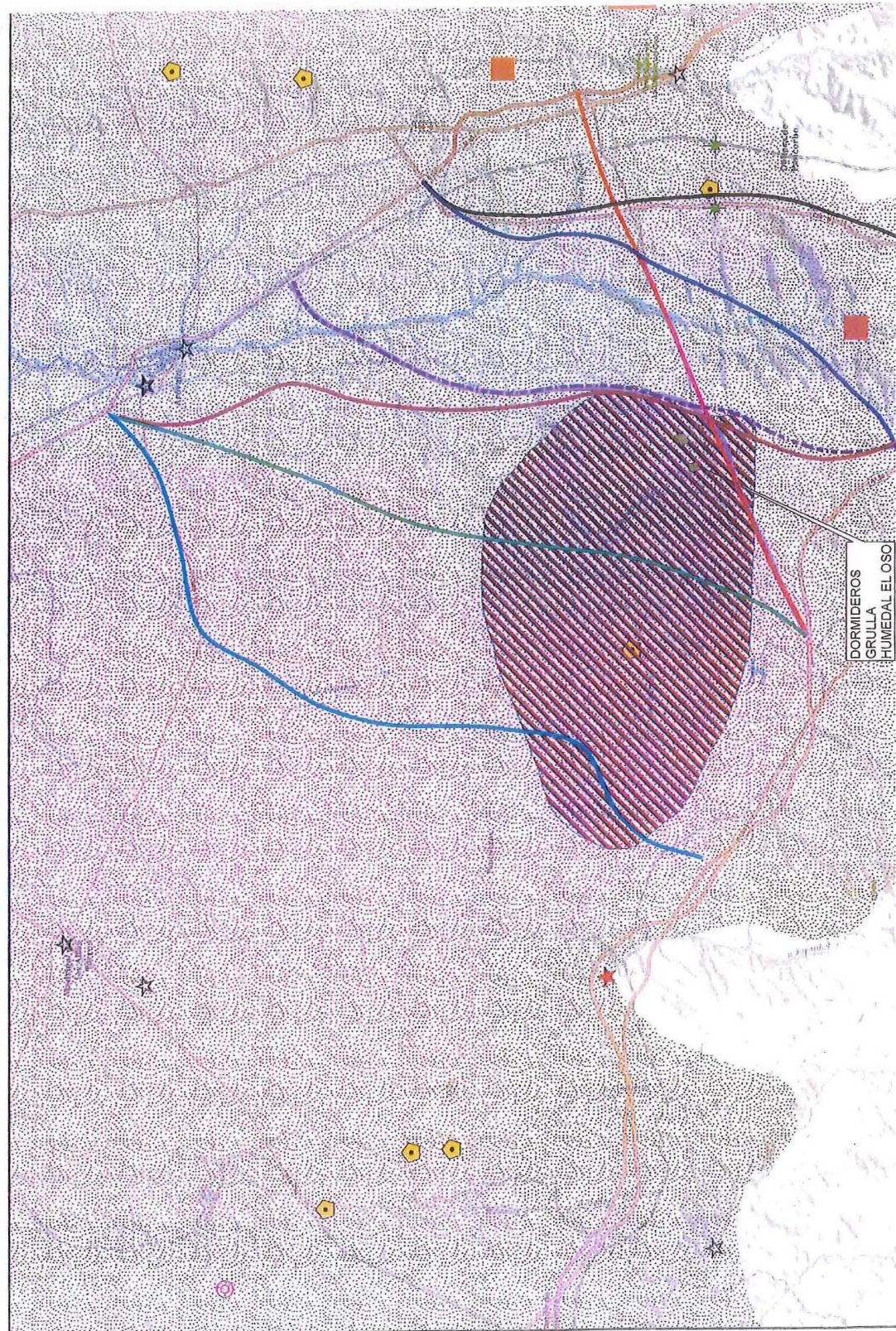
8) Por último, deberá realizarse una estimación del impacto residual que el proyecto genere. Así como de la posibilidad de acometer las medidas compensatorias que permitan evitar o minimizar la pérdida neta de biodiversidad que el proyecto, en caso de llevarse a cabo, generaría. Desde esta Subdirección General se recomienda que las hipotéticas medidas compensatorias que, en su caso, se propongan se encaminen a la restauración de humedales y la desfragmentación del hábitat en la zona. Para esta última tipología de actuaciones se recomienda seguir las prescripciones del documento "Desfragmentación de hábitats, orientaciones para reducir los efectos de las carreteras y ferrocarriles en funcionamiento" (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 2013).

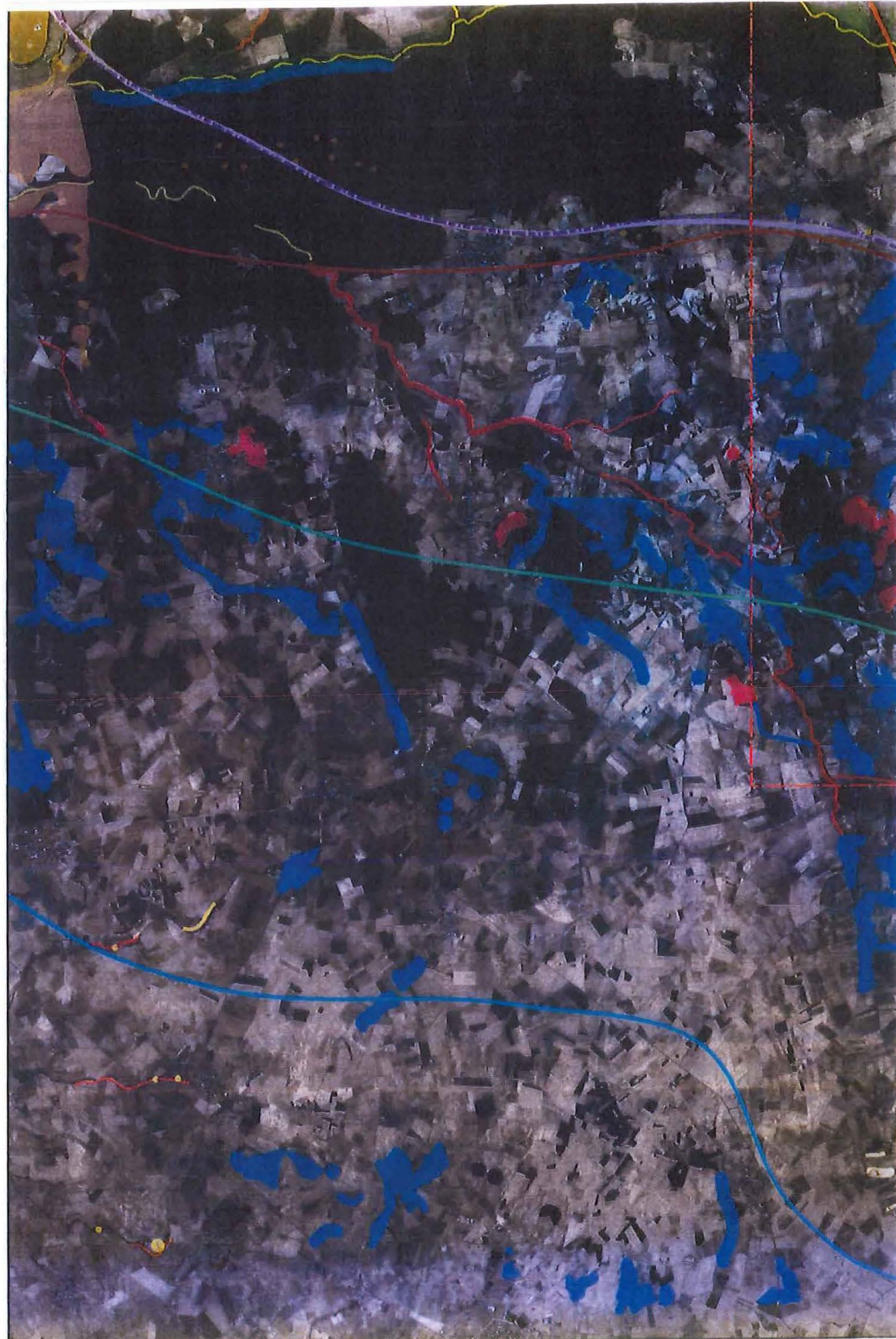
ⁱ Bases de datos del Inventario Español de Especies Terrestres, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. MAGRAMA 2013. Base de datos de flora Anthos.es (Sistema de Información de las Plantas de España del Real Jardín Botánico de Madrid-CSIC y Fundación Biodiversidad (2015)).

ⁱⁱ Road-killed bats, highway design, and the commuting ecology of bats. Amy L. Russell, Calvin M. Butchkoski, Leslie Saidak, Gary F. McCracken. *Endangered Species Research*. Vol. 8: 49-60, 2009.

ⁱⁱⁱ Valladares, F., Balaguer, L., Mola, I., Escudero, A., y Alfaya, V. eds. 2011. Restauración ecológica de áreas afectadas por infraestructuras de transporte. Bases científicas para soluciones técnicas. Fundación Biodiversidad. Madrid. España.







Oficina: DIRECCION GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
 Fecha y hora de registro: 10.03.2016 13:42:25
 Nº registro: 20161010006125
 Nº de Intercambio registral:

Interesado

Órgano origen:

Información del registro

Resumen/Asunto: 20150162-AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA
 Unidad de tramitación de destino: MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE S.G. Evaluación Ambiental
 Observaciones:

Anexos

Nombre	Tamaño	Validez	Tipo	Hash	Observaciones
cartografia_IPAutoviaAvila A50_A6_HIC_PARTE 3.pdf	3,156 MB			396540773141F240159192C43B902898	
cartografia_IPTramAvila A50_A6FLORAFUNA.pdf	5,685 MB			45BEE03CE853671D6A827907129EE2	
cartografia-IPAutoviaAvila A50_A6_HIC_PARTE 1.pdf	2,148 MB			8BF860E19792F337C2630256D1AA070	
20150162_IPTramo AutoviaAvila A50_A6_VF.pdf	7,018 MB			16892B5F9680F6578E690A4723B00306	
cartografia_IPAutoviaAvila A50_A6_HIC_PARTE 2.pdf	2,917 MB			4EA9ADD09B8EAADD84EFF012AF472D0	

Tipo transporte entrada:
 Nº transporte entrada:

De conformidad con lo establecido en el Art.70.3 de la Ley 30/1992 de 26 Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en el Art.6 del R.D. 772/1999, de 7 de mayo, por el que se regula la presentación de solicitudes, escritos y comunicaciones ante la Administración del Estado, la expedición de copias de documentos y devolución de originales y el "régimen de las oficinas de registro, se extiende el presente recibo a los efectos de acreditación de presentación de documentos.

Junta de Castilla y León
 Consejería de Fomento y Medio Ambiente
 Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
 Plaza de San Juan de la Cruz s/n
 28071 – MADRID

ASUNTO: Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6), Ávila". 20150162.

Con fecha 21 de enero de 2016, desde ese Ministerio se puso en conocimiento de esta Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental el inicio del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, sobre el proyecto referenciado. El 16 de marzo de 2016 se reitera el envío de la información solicitada.

En contestación a los referidos escritos, y tras consultar al respecto a la Dirección General del Medio Natural, se informa lo siguiente:

El presente informe tiene como objeto aportar criterios para determinar la amplitud y nivel de detalle que debería tener el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia, en particular respecto sus repercusiones sobre la Red Natura 2000, así como sobre otros aspectos ambientales.

El Estudio Informativo que ahora inicia su evaluación ambiental persigue la definición de una autovía de nueva construcción que conecte Ávila a través de la autovía A-50 con la autovía del Noroeste (A-6). Su objetivo es la reducción del tiempo y distancia para los trayectos de largo recorrido que se realizan a través de la autovía A-6 y que desean continuar hacia Toledo (A-5) sin la necesidad de pasar por Madrid. El cumplimiento de este objetivo va estrechamente unido a la futura autovía que conectará Ávila con Maqueda como alternativa a la carretera N-403, convirtiéndose en un eje que vertebrará el tráfico del norte hacia el sur y Levante. La ejecución de estas actuaciones supone cumplir con lo establecido en el Acuerdo del Diálogo Social en Materia de Infraestructuras, donde se recogía estos tramos en el capítulo de vías de gran capacidad.

En un nivel secundario, pero no por ello menos importante, la nueva autovía mejorará la comunicación entre Ávila y las localidades del entorno con Madrid al convertirse en una alternativa a la autopista de peaje.

Desde el punto de vista regional la actuación a definir comparte el objetivo de unir todas las capitales de provincia de la comunidad mediante autovía, y por último, es un primer paso para una futura comunicación directa mediante vía de alta capacidad de Ávila con Valladolid a través de la carretera N-601.

Para definir las distintas alternativas se han tenido en cuenta los planteamientos efectuados en el Estudio de Alternativas para Autovía, de Ávila a la A-6, de clave: E.I. 1.3-AV-3, ordenado con fecha 8 de febrero de 2005 por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823

De Paz / J. Gallina B
 13

Junta de Castilla y León
 Consejería de Fomento y Medio Ambiente
 Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

Las características, desde el punto de vista del trazado geométrico, correspondientes a la nueva vía a definir son:

Clase de obra: Autovía de nueva ejecución.

Longitud: 24-35 km, variable en función de la alternativa estudiada.

Calzada: 2 x 7,00 m.

Arcenes exteriores: 2,50 m.

Arcenes Interiores: 1,00 - 1,50 m

Bermas: 1,00 m.

Mediana: A determinar en función del estudio técnico – económico.

El conjunto de las alternativas presentadas en el Estudio Informativo presentan coincidencia con las figuras de protección ambiental que se indican a continuación:

- Espacios *Natura 2000*. ZEPA *Tierra de Campiñas* (ES0000204) y ZEC y ZEPA *Encinares de los ríos Adaja y Voltoya* (ES4110103 y ES0000190).
- Ámbito de aplicación de planificación de especies. Plan de Recuperación del águila imperial ibérica y Plan de Recuperación de la Cigüeña negra en Castilla y León.
- Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León y Microrreservas de Flora. En las cuadrículas UTM coincidentes con el ámbito del Estudio Informativo se han citado las siguientes especies:

Catálogo de Flora Protegida:	Catálogo	Calidad cita*
<i>Carex lainzii</i> Luceño, E.Rico & Romero Martín	1 Peligro Ext.	1
<i>Puccinellia fasciculata</i> subsp. <i>pungens</i> (Pau) W. E. Hughes	1 Peligro Ext.	1
<i>Butomus umbellatus</i> L.	3 Atenc. Pref.	2
<i>Cerastium dubium</i> (Bast.) Guépin	3 Atenc. Pref.	1
<i>Malvella sherardiana</i> (L.) Jaub. & Spach	3 Atenc. Pref.	2
<i>Pholurus pannonicus</i> (Host) Trin.	3 Atenc. Pref.	1

* Calidad de la cita:
 0 = Levantamiento con navegador GPS extrapolado a la Cuadrícula UTM de 1x1 km correspondiente;
 1 = Cuadrícula UTM de 1x1 km;
 2 = Cuadrícula UTM de 10x10 km o municipio

- Montes de Utilidad Pública. Podrían verse afectados algunos de los siguientes montes de utilidad pública:

Nombre del M.U.P.	Número	Municipio
Pinar de la Villa	25	Arévalo
Cañada o Pinarillo	28	Espinosa de los Caballeros
Pinar del Concejo	29	Espinosa de los Caballeros
Los Comunes	30	Nava de Arévalo
Pinar del Concejo	31	Nava de Arévalo
Pinar de Vinaderos	32	Nava de Arévalo
La Pajarilla	37	Pedro-Rodríguez

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823

Pinar del Concejo	40	San Vicente de Arévalo
Laderas del Río Adaja	131	Orbita
Las Puertas, Los Rodríguez y las Peñas	142	Pajares de Adaja
Cerro Molino	161	Blascosancho
Valchiquito	162	Vega de Santa Marfa

- Vías pecuarias. Son muy numerosas las vías pecuarias que pudieran llegar a verse afectadas si se consideran todas las alternativas posibles. Pero no tendría objeto hacer una enumeración exhaustiva de una lista muy numerosa cuando finalmente sólo se verán cruzadas o habrá coincidencia con sólo algunas de ellas. Y habida cuenta de que, en todo caso, el posicionamiento habrá de ser semejante, en el sentido de cumplir las prescripciones de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

También se han cartografiado los siguientes hábitats de interés comunitario:

Priorit	Código	Nombre del hábitat
*	6220	Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del <i>Thero-Brachypodietea</i>
	1410	Pastizales salinos mediterráneos (<i>Juncetalia maritimi</i>)
	3250	Ríos mediterráneos de caudal permanente con <i>Glaucium flavum</i>
	3260	Ríos, de pisos de planicie a montano con vegetación de <i>Ranunculion fluitantis</i> y de <i>Callitriche-Batrachion</i>
	4090	Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga
	5330	Matorrales termomediterráneos y pre-estépicas
	6310	Dehesas perennifolias de <i>Quercus</i> spp.
	6420	Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del <i>Molinion-Holoschoenion</i>
	8230	Roquedos silíceos con vegetación pionera del <i>Sedo-Scleranthion</i> o del <i>Sedo albi-Veronicion dillenii</i>
	92A0	Bosques galería de <i>Salix alba</i> y <i>Populus alba</i>
	9340	Encinares de <i>Quercus ilex</i> y <i>Quercus rotundifolia</i>

Y entre las especies animales citadas en las cuadrículas UTM 10x10 km que abarca el estudio informativo hay que resaltar las que siguen:

Peces continentales

Nombre científico	Nombre vulgar	Catálogo	Directiva	Berna	Bonn	Libro Rojo
<i>Chondrostoma arcasii</i>	Bermejuela	LESPE	II	III		VU
<i>Chondrostoma duriense</i>	Boga del Duero		II	III		VU
<i>Chondrostoma polylepis</i>	Boga de río		II	III		LRnt
<i>Iberocypris alburnoides</i>	Calandino		II	III		VU

Anfibios

Nombre científico	Nombre vulgar	Catálogo	Directiva	Berna	Bonn	Libro Rojo
<i>Alytes cisternasii</i>	Sapo partero ibérico	LESPE	IV	II		NT
<i>Bufo calamita</i>	Sapo corredor	LESPE	IV	II		LC
<i>Discoglossus galganoi</i>	Sapillo pintojo ibérico	LESPE	IV	II		LC
<i>Hyla arborea</i>	Ranita de San Antonio	LESPE	IV	II		NT
<i>Pelobates cultripes</i>	Sapo de espuelas	LESPE	IV	II		NT

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823

<i>Triturus marmoratus</i>	Tritón jaspeado	LESPE	IV	III		LC
----------------------------	-----------------	-------	----	-----	--	----

Reptiles

Nombre científico	Nombre vulgar	Catálogo	Directiva	Berna	Bonn	Libro Rojo
<i>Mauremys leprosa</i>	Galápagos leproso	LESPE	II, IV			VU
<i>Mauremys leprosa</i>	Galápagos leproso	LESPE	II, IV	II		VU

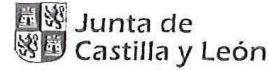
Aves

Nombre científico	Nombre vulgar	Catálogo	Directiva	Berna	Bonn	Libro Rojo
<i>Accipiter gentilis</i>	Azor común	LESPE	I	II	II	
<i>Alcedo althis</i>	Martín pescador común	LESPE	I	II		NT
<i>Anthus campestris</i>	Bisbita campestre	LESPE	I	II		
<i>Aquila adalberti</i>	Águila imperial ibérica	ENP	I			EN
<i>Aquila chrysaetos</i>	Águila real	LESPE	I	II	II	NT
<i>Ardea purpurea</i>	Garza imperial	LESPE	I	II		
<i>Branta leucopsis</i>	Barnacla cariblanca	LESPE	I			
<i>Bubo bubo</i>	Búho real	LESPE	I	II		
<i>Burhinus oedicnemus</i>	Alcaraván común	LESPE	I	II	II	
<i>Calandrella brachydactyla</i>	Terrera común	LESPE	I	II		VU
<i>Caprimulgus europaeus</i>	Chotacabras europeo	LESPE	I	II		
<i>Certhia brachydactyla</i>	Agateador común	LESPE	I	II		
<i>Ciconia ciconia</i>	Cigüeña blanca	LESPE	I	II	II	
<i>Ciconia nigra</i>	Cigüeña negra	VU	I	II	II	VU
<i>Circus aeruginosus</i>	Aguilucho lagunero occidental	LESPE	I	II	II	
<i>Circus cyaneus</i>	Aguilucho pálido	LESPE	I	II	II	NE
<i>Circus pygargus</i>	Aguilucho cenizo	VU	I	II	II	VU
<i>Coracias garrulus</i>	Carraca europea	LESPE	I	II	II	VU
<i>Egretta alba</i>	Garceta grande	LESPE	I	II		
<i>Falco naumanni</i>	Cernícalo primilla	LESPE	I			VU
<i>Falco peregrinus</i>	Halcón peregrino	LESPE	I	II	II	NE
<i>Galerida theklae</i>	Cogujada montesina	LESPE	I	III	II	
<i>Glaucopis pratensis</i>	Canastera común	LESPE	I	II	II	VU
<i>Grus grus</i>	Gruña común	LESPE	I			
<i>Hieraaetus pennatus</i>	Aguilucho calzada	LESPE	I	II	II	
<i>Himantopus himantopus</i>	Cigüeñuela común	LESPE	I	II	II	
<i>Lullula arborea</i>	Totavía	LESPE	I	III		
<i>Melanocorypha calandra</i>	Calandria común	LESPE	I	II		
<i>Milvus migrans</i>	Milano negro	LESPE	I	II	II	NT
<i>Milvus milvus</i>	Milano real	ENP	I	II	II	EN
<i>Otis tarda</i>	Avutarda común	LESPE	I	II	II	VU
<i>Parus ater</i>	Carbonero garrapinos	LESPE	I			
<i>Pterocles alchata</i>	Ganga ibérica	VU	I			VU
<i>Pterocles orientalis</i>	Ganga ortega	VU	I	II		VU
<i>Pyrrhocorax pyrrhocorax</i>	Chova piquirroja	LESPE	I	II		NT
<i>Sylvia undata</i>	Curruca rabilarga	LESPE	I			
<i>Tetrax tetrax</i>	Sisón común	VU	I			VU
<i>Troglodytes troglodytes</i>	Chochín	LESPE	I	III	II	

Mamíferos

Nombre científico	Nombre vulgar	Catálogo	Directiva	Berna	Bonn	Libro Rojo
<i>Canis lupus</i>	Lobo	LESPE	II*, IV, V	II		NT

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de Castilla y León
 Consejería de Fomento y Medio Ambiente
 Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

<i>Eptesicus serotinus</i>	Murciélago Hortelano	LESPE	IV	II	II	LC
<i>Felis silvestris</i>	Gato Montés	LESPE	IV	II		VU
<i>Lutra lutra</i>	Nutria Paleártica	LESPE	II, IV	II		LC
<i>Microtus cabreræ</i>	Topillo de Cabrera	LESPE	II, IV	II		VU
<i>Myotis blythii</i>	Murciélago Ratonero Mediano	VU	II, IV	II	II	VU
<i>Myotis daubentonii</i>	Murciélago Ribereño	LESPE	IV			LC
<i>Myotis myotis</i>	Murciélago Ratonero Grande	VU	II, IV	II	II	VU
<i>Myotis nattereri</i>	Murciélago Ratonero Gris	LESPE	IV	II	II	NT
<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Murciélago de borde Claro	LESPE	IV	II	II	LC
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Murciélago Enano	LESPE	IV	III		LC
<i>Plecotus austriacus</i>	Orejudo Gris	LESPE	IV			NT

Abreviaturas:

Catálogo: Se refiere a la categoría de amenaza según el R.D. 139/2011, de 4 de febrero, para el Desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.

Nomenclatura:

LESPE: Especie incluida en el listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial. **VU:** Vulnerable. **ENP:** En Peligro de Extinción.

Directiva: Se refiere a las Directivas Europeas sobre Hábitat y Especies respectivamente y los anexos donde está incluida la especie. Anexos: I, II y III. Directiva Aves (Solo Aves). Anexos: II, II*, IV y V. Directiva Hábitats (Resto especies).

Berna: Se refiere al Convenio de Berna relativo a la Conservación de la Vida Silvestre y del Medio Natural de Europa. Anexos: II y III.

Bonn: Se refiere al Convenio de Bonn. Convención sobre la Conservación de las Especies Migratorias de Animales Silvestres. Anexos: II y III.

Libro Rojo: Se refiere a las Categorías de las Listas de los diferentes Libros Rojos de las Especies Silvestres de España.

Nomenclatura: LC: Preocupación menor. VU: Vulnerable. NT: Casi amenazado. EX: Extinto. EN: En peligro. CR: En peligro crítico. DD: Datos Insuficientes. EW: Extinto en Estado Silvestres. LRnl: Menor Riesgo. NE: No evaluado.

(AD) = Sólo en agua dulce

(PN) = Sólo poblaciones naturales

(SD) = Sólo al Sur del Duero

Teniendo en cuenta las características y ubicación del proyecto, el contenido del Documento Inicial y las consideraciones expuestas anteriormente, esta Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental estima que el EsIA deberá tratar con suficiente nivel de detalle, además de los aspectos contemplados en la legislación de Evaluación Ambiental, los que se detallan a continuación.

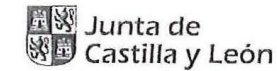
A) Inventario ambiental

El inventario ambiental incluirá la información requerida por la normativa vigente, debiendo contemplar específicamente los aspectos considerados clave que se señalan a continuación.

Toda la cartografía citada en éste y en los demás apartados se generará en un formato digital compatible con los sistemas de información geográfica convencionales.

A fin de llevar a cabo una correcta evaluación y decisión en la elección de alternativas, el inventario ambiental abarcará la totalidad de los escenarios propuestos, ampliados hacia el exterior en una banda de 500 m. a cada lado; así pues, se establecerá un territorio continuo que incluya todos y cada uno de los corredores propuestos.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de Castilla y León
 Consejería de Fomento y Medio Ambiente
 Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

En los cruces de cada corredor con la red fluvial, el estudio se prolongará también aguas abajo siguiendo los cauces interceptados en una banda de al menos 10 Km. de largo y 100 m de ancho.

A.1.- Red Natura 2000 y espacios protegidos

Dada la cercanía de los espacios Natura 2000 LIC/ZEPA "Encinares de la Sierra de Ávila" "Encinares del Adaja y el Voltoya" y "Tierra de Campiñas" se llevará a cabo la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre el lugar, atendiendo al Art. 45.4 de la Ley 42/2007, siguiendo los siguientes preceptos:

- o Determinación sobre sí las alternativas consideradas pueden afectar negativamente a la integridad de los lugares. Para ello el estudio de impacto deberá contener:

- Descripción de los valores ambientales que motivaron la declaración de la ZEPA y/o LIC y objetivos de conservación de los mismos. Dicha información deberá ser completada con estudios de campo.

- Se señalará para cada hábitat o especie objeto de protección sus requerimientos ecológicos, incidiendo en los que pueden verse afectados por las actuaciones del proyecto.

- Se determinará de manera cuantitativa y cualitativa el efecto del proyecto sobre todos y cada uno de los hábitats o especies objeto de protección, así como sobre la integridad ecológica del lugar, de forma justificada.

- o Hábitats de Interés Comunitario¹, con la premisa de que debe evitarse el deterioro o la contaminación de los hábitats fuera de la Red Natura 2000 (Art. 45.3., Ley 42/2007).

Se determinará de manera cuantitativa y cualitativa el efecto del proyecto sobre todos y cada uno de los hábitats o especies objeto de protección, así como sobre la integridad ecológica de los lugares, de forma justificada.

El estudio se realizará en base a los datos recogidos en los Formularios Oficiales y completado de una prospección exhaustiva de campo.

Incluirá la distribución cartográfica de todos y cada uno de los hábitats y especies incluidos en los Anexos de la Ley 42/2007.

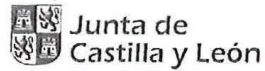
Cada especie o comunidad protegida poseerá una cobertura específica con sus áreas de distribución, con elementos exclusivamente de tipo polígono, en la que se consignarán la representatividad y el estado de conservación del hábitat/especie en cada uno de los recintos.

Para la calificación de ambos parámetros, se seguirán los criterios recogidos en los Formularios Oficiales y en la bibliografía existente que ayude a su interpretación.

Para la realización del trabajo de campo, se elegirán los periodos en que las diferentes especies características resulten más activas y mejor reconocibles (época de floración para los vegetales, época de actividad para los reptiles, anfibios e invertebrados, época de celo para las aves), y los métodos empleados alcancen mayor fiabilidad. La cartografía resultante sobre la distribución y estado de conservación de cada hábitat o

¹ La denominación de los tipos de hábitat de interés comunitario inventariados que pudieran verse afectados se realizará, de forma inequívoca, mediante código de cuatro dígitos y denominación del hábitat recogidos en el Anexo I de la Ley 42/2007.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

especie se producirá en un formato compatible con los sistemas de información geográfica². La presentación en papel se hará a escala al menos 1:10.000.

En el texto, se señalará para cada hábitat o especie objeto de protección sus requerimientos ecológicos, incidiendo en los que pueden verse afectados por las actuaciones del proyecto, con particular atención a la conectividad y permeabilidad territorial.

A.2.- Vegetación

El estudio de la vegetación versará exclusivamente sobre la vegetación real, dejando el análisis de la vegetación potencial para el diseño de las medidas correctoras o compensatorias, si procediese reforestar.

Con independencia del tratamiento otorgado a la vegetación y a los hábitats dentro de los lugares Natura 2000 y espacios protegidos, se realizará una cartografía de distribución y de caracterización del estado de conservación de los diferentes tipos de vegetación para el conjunto de los corredores definidos, siguiendo los mismos criterios de cartografía señalados anteriormente para la Red Natura 2000.

En el caso de bosques, se diferenciarán los naturales de los procedentes de repoblaciones, diferenciando en éstos a su vez entre los que se repoblaron con especies autóctonas y los poblados con especies no autóctonas para la zona. La presentación en papel de la cartografía de vegetación se hará a escala al menos 1:10.000.

Así mismo, a la anterior cartografía de vegetación se añadirá un mapa escala 1:25.000 del riesgo de incendio forestal.

En un anexo se incluirá copia (pdf) de los principales trabajos científicos de descripción y caracterización de la vegetación de la zona localizados, así como de los estudios o publicaciones relativos a las especies de flora o fauna de este territorio.

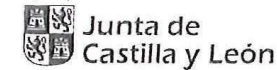
A.3.- Fauna y Flora Silvestres

Con independencia del tratamiento otorgado a la fauna y flora dentro de los lugares Natura 2000 y espacios protegidos, al menos para cada una de las especies incluidas en los catálogos nacional o autonómicos de especies protegidas, planes de recuperación, especies incluidas en los Anexos de la Ley 42/2007, y especies incluidas en los diferentes Libros Rojos en categorías de protección igual o superior a "vulnerable" con presencia en la zona, se realizará una cartografía de distribución y de caracterización del estado de conservación de las poblaciones y de sus hábitats para el conjunto del espacios ZEPA y LIC, siguiendo los mismos criterios señalados para la Red Natura 2000.

Para la realización del trabajo de campo se elegirán los periodos en que las diferentes especies resulten más activas y mejor reconocibles (época de floración para los vegetales, época de actividad para los reptiles, anfibios e invertebrados, época de celo para las aves), y los métodos empleados alcancen mayor fiabilidad. En esta cartografía se diferenciarán las áreas que resulten críticas para la conservación de estas especies amenazadas (áreas de cría de aves, refugios de quirópteros, zonas de concentración de ejemplares, zonas húmedas, etc), siguiendo, en su caso, los criterios que facilite el órgano autonómico competente en la materia.

² La Consejería de Medio Ambiente la podrá adoptar como propia para la gestión del lugar Natura 2000.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

A.5.- Patrimonio geológico, geomorfología y suelo

A partir de las síntesis geológicas y geomorfológicas disponibles para el territorio, se realizará una preselección de los elementos geológicos y geomorfológicos con mayor valor patrimonial susceptibles de verse afectados por el proyecto (puntos de interés geológico, lugares de descripción original de estratos tipo, formas geológicas notables: crestones estructurales, cluses, pedrizas, etc; yacimientos paleontológicos particularmente valiosos, recursos geológicos únicos o escasos, suelos con interés científico, etc), para posteriormente proceder a una prospección exhaustiva de campo, extendida a los corredores estudiados más una franja lateral de 100 m a cada lado, para determinar sus límites y proceder a su caracterización, así como para localizar otros elementos que puedan poseer valor patrimonial.

El resultado de este estudio de campo se documentará en la memoria del estudio de impacto y se plasmará en cartografía digital a escala 1:10.000.

Así mismo, se incluirá cartografía de las zonas de riesgo geológico donde, por esta causa, sea previsible que se ocasionen nuevos impactos o se agraven los previstos; en particular, se incluirán las zonas con riesgo erosivo alto y muy alto y las zonas con riesgo de inundación.

En un anexo se incluirá copia (pdf) de los principales trabajos científicos de descripción y caracterización de geología y geomorfología de la zona, así como copia en formato shape de los correspondientes mapas geológicos oficiales, en su versión más actual y a la escala más detallada en que estén disponibles.

A.6.- Hidrología e Hidrogeología

Se estudiará y representará la localización de acuíferos y manantiales que puedan verse afectados por el proyecto, tanto por contaminación como por alteración de su dinámica (especialmente en el entorno de manantiales y en acuíferos interceptados por túneles o grandes desmontes), con representación cartográfica de las zonas de recarga y de surgencia (manantiales) a escala 1:10.000.

De existir, se representarán también los puntos de control del nivel y de la calidad de las aguas subterráneas, y las zonas catalogadas por su especial vulnerabilidad a la contaminación.

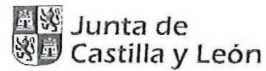
Respecto a las masas de aguas superficiales que pueden verse afectadas por el proyecto, se realizará una caracterización ambiental acorde con la aplicación de la Directiva Marco del Agua, y en su defecto mediante un análisis que combine el grado de alteración del régimen fluvial, de la calidad del agua y del estado de conservación de la comunidad acuática y ribereña. Esta caracterización se reflejará en cartografía a escala 1:10.000.

Se incluirá información cartográfica de los abastecimientos a la población que pueden verse afectados por el proyecto.

La zona de actuación está atravesada por los cauces de los ríos Adaja y Arevalillo y sus correspondientes afluentes, en la que se localizan humedales de alto valor ecológico como las Lagunas del Oso.

Se estudiará especialmente la posible afección a zonas húmedas catalogadas en Castilla y León.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

A.7.- Paisaje

Se elaborará una cartografía de unidades de paisaje a escala 1:25.000, en la que se realizará una valoración calidad/fragilidad. En esta valoración se deberán destacar como de mayor calidad paisajística al menos los paisajes con:

- Mayor naturalidad: mayor grado evolutivo en la vegetación, y menor grado de perturbaciones antrópicas.
- Presencia de elementos naturales diversificadores del paisaje: cauces, roquedos, etc.
- Presencia de elementos naturales únicos o singulares, que generan paisajes también únicos o singulares.
- Relieves más accidentados (mayor visibilidad y relevancia del paisaje).
- Ausencia de elementos fuertemente artificiales (vías de comunicación, embalses, pueblos, polígonos industriales, escombreras, etc).

De todo lo anterior se generará una capa con el valor intrínseco del paisaje, en el que se destacarán las superficies con paisaje de mayor valor intrínseco. Esta cartografía se completará con una caracterización sintética de las unidades de paisaje diferenciadas.

Así mismo, se localizarán y cartografiarán a escala 1:25.000 los principales puntos o recorridos en los que se concentran especialmente los observadores del paisaje (cascos urbanos, miradores, lugares de romería, áreas recreativas, carreteras turísticas, etc), y se modelizarán sus correspondientes cuencas visuales, hasta una distancia de 10 Km., para obtener una capa de superficies con mayor visibilidad del paisaje.

A partir de los dos mapas anteriores, se generará mediante SIG un mapa conjunto sintético de calidad/visibilidad del paisaje, en el que se destacarán:

- Las superficies que tienen una calidad paisajística elevada y una visibilidad también elevada.
- Las superficies con una calidad paisajística elevada pero no visibles desde puntos o líneas importantes para la percepción del paisaje.
- Las superficies con elevada visibilidad pero con paisaje no particularmente valioso.

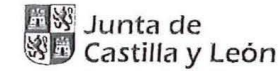
A.8.- Población

El estudio de impacto incluirá cartografía de distribución a escala 1:10.000 de los núcleos habitados, viviendas dispersas y otras edificaciones existentes en el ámbito del estudio que puedan verse afectadas (molestias por ruido o iluminación, riesgos geológicos potenciados por el proyecto, etc), así como de la red de caminos rurales y senderos interceptados por cada corredor.

B) Evaluación de los efectos previsibles directos o indirectos del proyecto, tanto de la solución adoptada como de las alternativas

En la evaluación de impactos deben considerarse los generados por todos los elementos del proyecto, incluidos los préstamos y vertederos y las superficies auxiliares de obra.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

Se distinguirán claramente los impactos para la fase de construcción y para la fase de explotación de la Autovía

La evaluación de impactos de cada alternativa debe considerarse en dos momentos: tanto antes como después de aplicar las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, de manera que pueda determinarse de forma objetiva el impacto residual.

Deben considerarse y describirse los impactos acumulativos y sinergias con las infraestructuras ya existentes y con las actualmente proyectadas, y en concreto con:

- AV-50
- Autovía A-6 Ministerio de Fomento.
- Otras carreteras Nacionales, comarcales o locales
- Vías férreas.

Se solicitará a la Administración competente los informes que resulten preceptivos, debiéndose justificar en el estudio de impacto como se han tenido en consideración. Se adjuntará como anejos al estudio los informes correspondientes, así como la referencia de la legislación considerada. Se subraya la importancia de los siguientes pronunciamientos:

- Confederación Hidrográfica del Duero: afección al Dominio Público Hidráulico.
- Administración Autonómica: afecciones sobre medio natural, Red Natura 2000 y espacios naturales protegidos, montes catalogados, vías pecuarias, patrimonio cultural.
- Administración local: planeamiento urbano, patrimonio cultural (incluyendo costumbres y tradiciones populares), y condiciones de sosiego público.

Todos los efectos significativos resultantes del análisis se representarán en una cartografía específica de impactos de cada alternativa, a la misma escala 1:10.000 para plasmar la situación previa de los diferentes elementos del medio ambiente afectados, así como en una tabla sintética con el contenido que se señala para cada impacto a continuación. En dicha cartografía y tablas únicamente se representarán los impactos significativos, de forma que se pueda centrar el análisis y la posterior adopción de medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

B.1.- Afección a Red Natura 2000 y espacios naturales protegidos

Se deberán evaluar de forma detallada las posibles afecciones, tanto directas como indirectas, de las distintas actuaciones del proyecto, durante la ejecución y funcionamiento, a los espacios incluidos en la Red Natura 2000, sobre los taxones y hábitat con más alto grado de protección, en cumplimiento del art. 45.4. de la Ley 42/2007, teniendo en cuenta la normativa y los objetivos de conservación de cada uno de ellos:

- Afección a los hábitats de interés comunitario incluidos en la Ley 42/2007 situadas en una franja de 500 metros de los límites de los corredores; se deberá realizar un estudio pormenorizado de la distribución, caracterización y estado de conservación.
- superficie destruida por ocupación temporal o definitiva del proyecto y sus instalaciones auxiliares, en valor absoluto (m²) y relativo (%) en relación a la superficie ocupada en situación preoperacional.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823

- superficie del hábitat adicional a la anterior degradada por residuos, contaminación, enturbiamiento, riesgo de incendio forestal, probabilidad de cambios inducidos en el uso del suelo u otras causas, en valor absoluto (m²) y relativo (%) en relación a la superficie ocupada por el hábitat en situación preoperacional.

▪ **Afección a las especies:**

- número de territorios/parejas/ejemplares que se perderán por destrucción directa de ejemplares, destrucción de zonas de cría o de refugios, destrucción, contaminación o perturbación importante de sus áreas críticas de alimentación, nidificación, refugio, etc. respecto al total del lugar, en valor absoluto (nº) y relativo (%).

- superficie de hábitat potencial restante tras la perturbación, descontada la superficie de la banda en torno a la carretera donde el hábitat se destruye o se degrada por presencia humana, molestias, contaminación, probables cambios inducidos futuros en el uso del suelo, riesgo de incendio forestal, etc. respecto a la superficie de hábitat disponible en situación preoperacional, en valores absoluto (ha) y relativo (%).

- **Integridad del lugar:** superficie en que se manifestará pérdida de naturalidad en términos absolutos (ha) atribuida al proyecto, daño a procesos ecológicos esenciales en el lugar, fragmentación del hábitat dentro del lugar y pérdida de conectividad del territorio.
- **Afección a las comunidades biológicas,** tanto de flora como de fauna, de los cauces fluviales afectados directa o indirectamente por las infraestructuras, por todas y cada una de las unidades de obra.

Se señalará para cada hábitat o especie objeto de protección sus requerimientos ecológicos, incidiendo en los que pueden verse afectados por las actuaciones del proyecto.

Se determinará de manera cuantitativa y cualitativa el efecto del proyecto sobre todos y cada uno de los hábitats o especies objeto de protección, así como sobre la integridad ecológica del lugar, de forma justificada.

Las potenciales afecciones del proyecto y sus alternativas sobre los valores naturales -hábitats y taxones- deberán ser consideradas de mayor importancia dentro de los límites de Red Natura 2000 cuando dichos valores se hallen descritos en el formulario oficial del espacio, ya que en esta localización existe una mayor exigencia legal de conservación.

En todos los casos se requiere que los efectos se concreten cualitativa y cuantitativamente, y de forma justificada.

La forma de determinar la superficie en que el hábitat de cada especie sufrirá degradación por causa del proyecto (molestias por ruido, deslumbramiento, presencia humana, pérdida funcional del hábitat, reducción de presas, probabilidad de incendio forestal, probabilidad de degradación por futuros cambios inducidos en el uso del suelo, etc) deberá explicarse pormenorizadamente. Cuando no exista seguridad sobre la distancia o la superficie de afección, se aplicará el principio de precaución, en especial para las especies con mayor grado de amenaza y para los hábitats y especies prioritarios.

En espacios que cuenten con una zonificación y normativa, se deberá señalar expresamente la compatibilidad de las actividades del proyecto que les afecten. Todo ello se plasmará cartográficamente.

Los impactos significativos detectados para cada alternativa se representarán en cartografía y en una tabla sintética que contenga al menos la siguiente información: intervalos de pk donde tiene lugar la afección, tipo, código y nombre del espacio/lugar

afectado, superficie (m²) de ocupación directa, superficie adicional (m²) con afección indirecta, repercusiones significativas sobre los diferentes hábitat/especies objeto de protección, describiendo y cuantificando el efecto.

B.2.- Afección sobre la vegetación

Los impactos sobre la vegetación del proyecto se valorarán con independencia del análisis pormenorizado que se debe realizar sobre los hábitats en los lugares Natura 2000, y se realizará globalmente para cada alternativa.

Se reflejará en una tabla sintética en que se representen, de una parte, los diferentes tipos de comunidades vegetales previamente identificados (nomenclatura Corine Biotopes), de otra parte la superficie (m²) en que es previsible su destrucción, con carácter permanente o temporal, por efecto del proyecto completo, incluidas todas las obras y superficies auxiliares, y en una tercera, las apreciaciones cualitativas precisas para permitir apreciar y matizar la gravedad del impacto sobre cada tipo (rareza de la formación vegetal afectada, régimen específico de protección, significado valor científico, elevada riqueza en endemismos o en plantas protegidas, etc). Se hará indicación expresa de las zonas en que será necesaria la eliminación de ejemplares arbóreos.

Así mismo, para todos los tipos de vegetación que se considere que poseen un especial valor intrínseco de conservación (bosques naturales, arbustadas evolucionadas, vegetación de ribera, vegetación de substratos especiales: zonas temporalmente inundables, roquedos, etc) o algún régimen general de protección, se elaborará una tabla en la que se localicen y describan los impactos causados por la alternativa, que incluya el intervalo de pk donde tiene lugar la afección, el código numérico y nombre del tipo de vegetación afectado siguiendo exclusivamente la nomenclatura del manual Corine Biotopes, la superficie afectada (m²) y otros aspectos cualitativos del impacto (agravantes del impacto y casos en que la vegetación afectada debe sobrevalorarse por su rareza, endemismo, aislamiento, etc).

Deberá estudiarse la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar su coincidencia o no con la Red de Montes Catalogados de Utilidad Pública de Castilla y León.

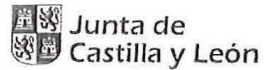
En caso de coincidencia, se analizará la compatibilidad de las actuaciones previstas con los valores naturales del monte, su sustitución posible o conveniente fuera de él, el interés público y su viabilidad técnica o económica.

En la tramitación de la preceptiva concesión o autorización demanial por el correspondiente uso privativo o especial, deberá acreditarse la compatibilidad de la actuación con la utilidad pública del monte, sin sustitución viable fuera de éste.

B.3.- Afección a la flora y fauna silvestres

Los impactos sobre la fauna del proyecto se valorarán con independencia del análisis realizado por separado para la fauna que es objeto de protección en los lugares Natura 2000, y se realizará globalmente para cada alternativa.

El estudio se realizará de forma pormenorizada para todas y cada una de las especies inventariadas que son susceptibles de verse afectadas por el proyecto, con mayor intensidad para las especies en peligro de extinción y vulnerables (águila imperial ibérica, milano real, etc.).



Junta de
Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

Entre los efectos que se deben considerar, a título orientativo se citan los siguientes:

- Pérdida directa de ejemplares o de hábitat por ocupación del proyecto y sus superficies auxiliares.
- Pérdida adicional de ejemplares o de hábitat por degradación, contaminación o molestias de diferentes tipos (ruido, presencia humana, intrusión de elementos artificiales, iluminación nocturna, residuos, etc).
- Riesgos inducidos: incendio forestal, accidente de vehículos con sustancias tóxicas, aumento en la frecuentación inducido, desarrollos urbanísticos inducidos, facilidades para la introducción de especies exóticas, etc.

Con respecto al ruido, se modelizarán las huellas sonoras con respecto a áreas de distribución de especies sensibles a las molestias por ruido, considerando el nivel de ruido previsto tanto durante la fase de construcción como explotación. Para esta fase habrá que considerar los impactos acumulativos con las demás infraestructuras previstas.

Dado que la generación de ruido durante la ejecución de las obras (movimientos de tierras, voladuras, maquinaria pesada, etc.) y una vez esté funcionamiento (trasiego de vehículos) es uno de los impactos más importantes de la autovía, para poder realizar una adecuada valoración de los previsible efectos negativos sobre la fauna nidificante o que usa el territorio en el ámbito del proyecto, se hace necesario disponer de un mapa de ruido de detalle, a escala 1:500, que abarque toda el ámbito del proyecto, en los corredores propuestos y ampliado hacia el exterior en una banda de 2.000 m. a cada lado. Al valorar la fuente emisora se deberán tener en cuenta todos los vehículos y actuaciones que pueden estar en acción de manera simultánea. Se deberán utilizar los métodos de cálculo recomendados por la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evolución y gestión del ruido ambiental, así como las recomendaciones en la Ley de Ruido y sus posteriores decretos de desarrollo.

Se establecerá de manera particular la huella sonora de cada uno de los pasos de fauna propuesta, de manera que sea posible valorar la eficacia en el uso del mismo.

En el caso de que se prevea la iluminación de algún tramo, instalaciones auxiliares y áreas de servicios o descanso incluidas, se analizará la afección sobre invertebrados y quirópteros, así como a las demás especies sensibles a este tipo de afección.

Los impactos significativos sobre la fauna y flora silvestres se representarán de forma cartográfica y en una tabla que contenga la siguiente información: intervalos de pk donde tiene lugar la afección, elemento causante, nombre científico de la especie afectada, descripción, valoración cuantitativa y valoración cualitativa del impacto. Se elaborará esta información diferenciando la fase de construcción de la fase de funcionamiento.

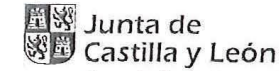
Se considerará particularmente las especies de flora incluidas en el Catálogo de Castilla y León.

Asimismo, y en cumplimiento de la legislación, se considerarán los efectos del Proyecto sobre el Águila Imperial Ibérica y sus respectivos hábitats, atendiendo al *Decreto 114/2003, de 2 de octubre, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica y se dictan medidas para su protección en la Comunidad de Castilla y León.*

Se estudiarán las afecciones sobre la fauna piscícola y los ecosistemas acuáticos y sobre la fauna cinegética y a la caza.

Deberá estudiarse la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar si afectarán a arbolado forestal.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de
Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

En caso afirmativo, se analizará la sustitución posible o conveniente de las actuaciones previstas fuera de las zonas forestales.

En caso de resultar imprescindible para el proyecto o el desarrollo de la actividad la corta de arbolado forestal, se valorará previamente si concurren las circunstancias que exigirían la tramitación del cambio de uso forestal de los terrenos ya que, en caso afirmativo, deberá obtenerse la correspondiente autorización previamente al inicio de las obras o de la actividad.

En cualquier caso, en la tramitación de dicho cambio de uso o bien de la autorización o comunicación de la correspondiente corta de arbolado forestal deberá justificarse la imperiosa necesidad de cortar arbolado y que se afectará a la cantidad y calidad mínima de árboles posible.

Se evaluarán especialmente las posibles afecciones a la vegetación de ribera, que, por su carácter protector de los ecosistemas acuáticos y ribereños, no deberá en general sufrir alteración alguna.

Deberá estudiarse la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar el riesgo de incendios forestales de la zona. Se analizarán los riesgos de provocar y de propagar incendios forestales del proyecto y de la actividad prevista y la vulnerabilidad de las infraestructuras o instalaciones previstas ante incendios forestales provenientes del exterior.

Deberán proponerse medidas de gestión concretas o bien medidas preventivas o correctoras, además de las medidas de seguridad que exige la normativa sectorial vigente, que condicionen la ejecución y la explotación del proyecto, que estén destinadas a la eliminación de los riesgos de provocar y de propagar incendios forestales y de garantizar la seguridad de las personas y de los bienes adscritos a la actividad prevista en caso de que las instalaciones se viesen amenazadas por un incendio forestal proveniente del exterior.

Deberá estudiarse la ubicación de las actuaciones previstas y comprobar si existe alguna declaración de plaga o enfermedad forestal de la zona. Se analizarán los riesgos de provocar y de propagar enfermedades o plagas forestales como consecuencia de las actividades previstas, incluyendo particularmente el abastecimiento con materias primas vivas vegetales y con sustratos orgánicos, que pudiesen incorporar individuos o propágulos de plagas o enfermedades forestales.

Deberán proponerse medidas de gestión concretas o bien medidas preventivas o correctoras, además de las medidas de seguridad que exige la normativa sectorial vigente, que condicionen la ejecución y la explotación del proyecto, que estén destinadas a la eliminación de los riesgos de propagar plagas y enfermedades forestales.

B.4.- Efectos sobre la conectividad ecológica

Se evaluará, antes y después de la aplicación de las medidas, la pérdida de conectividad y fragmentación a los siguientes niveles:

- De ecosistemas, incluidos los ecosistemas acuáticos y ribereños, y las zonas boscosas o adhesadas.
- De los espacios naturales protegidos y lugares Natura 2000, tanto dentro como fuera de la zona de estudio.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823

- De los grandes grupos de fauna terrestre o acuática susceptible de verse afectada por el proyecto (ungulados, mamíferos de mediano tamaño, micromamíferos, reptiles y anfibios, fauna asociada a ríos y riberas, etc).

- De las principales especies protegidas susceptibles de verse afectadas: las incluidas en los catálogos nacional o autonómicos de especies amenazadas, especies de los Anexos de la Ley 42/2007, y otras especies vulnerables contempladas en los diferentes catálogos. En especies con amplio rango de movilidad se considerarán igualmente las áreas necesarias al exterior de la zona de estudio.

En este apartado tendrá particular importancia considerar la fragmentación conjunta causada por todos los proyectos de infraestructuras ya ejecutados o actualmente en trámite.

De lo anterior se concluirá con una cartografía a escala 1:10.000 en que se representen los efectos barrera detectados para cada alternativa a todos estos niveles, así como las principales áreas y los grandes corredores biológicos existentes en el entorno del proyecto cuya conectividad se va a ver afectada, así como la especie o grupos de especies que los utilizan.

Así mismo, se concluirá con una tabla sintética en que se expresen los intervalos de pk donde tiene lugar la afección, el nombre científico de la especie o grupo de especies significativamente afectados, y la longitud del proyecto (ppkk) que atraviesa hábitat o intercepta corredores biológicos de la especie o grupo de especies en cuestión.

El apartado se completará con una previsión del impacto del proyecto sobre la fauna terrestre por atropello coherente con el análisis anteriormente realizado, y en su caso la localización de los previsible tramos o puntos negros.

B.5.- Afección sobre el patrimonio geológico, geomorfología y suelo

Se determinará la afección sobre los principales elementos del patrimonio geológico y del suelo previamente identificados en el inventario para el proyecto completo, incluidos préstamos, vertederos, obras y otras superficies auxiliares. Estos impactos, frecuentemente irreversibles, se cartografiarán a escala 1:10.000.

Para el impacto sobre el patrimonio geológico se elaborará una información sintética en forma de tabla, en la que se señale el intervalo de pk donde se produce la afección, el elemento causante, la caracterización del impacto y la valoración cuantitativa (m^2 de afección, % del elemento que se verá afectada) y cualitativa del impacto (relación de agravantes: elemento raro o único, elemento con valores educativos o paisajísticos adicionales, elemento sujeto a algún régimen genérico de protección, etc).

La afección global sobre el relieve de cada alternativa se apreciará mediante los valores del volumen total previsto, tanto de desmontes como de terraplenes, en términos absolutos (m^3) y relativos (m^3/m) con relación a la longitud de la alternativa. Se especificará, así mismo, el volumen (m^3) requerido de préstamos y de vertederos.

Se cartografiarán igualmente las superficies afectadas por el movimiento de tierras (desmontes, terraplenes, préstamos y vertederos) cuyas características hagan previsible la aparición de fenómenos de erosión grave o muy grave (litologías erosionables, largas longitudes de desmonte o terraplén, etc) que puedan causar contaminación física o aterramiento de los cauces receptores de la escorrentía o causar otros efectos desfavorables.

Este efecto se documentará igualmente en forma de tabla, en la que se señale el intervalo de pk donde se produce la afección, margen de la carretera, el elemento causante, la caracterización del impacto y la valoración cuantitativa y cualitativa del impacto (relación de agravantes).

B.6.- Impactos sobre la hidrología e hidrogeología

Se incluirá una valoración del impacto de cada alternativa, incluidos préstamos, vertederos y sus instalaciones auxiliares, sobre los cauces y riberas, atendiendo a su morfología, su vegetación, el régimen hídrico, la calidad del agua (contaminación física por erosión y química), la calidad ecológica (Directiva Marco del Agua) y la continuidad del ecosistema fluvial y ribereño.

En el caso de que el cruce con los cauces se realice mediante viaductos, se explicará en qué medida el método constructivo permite la preservación íntegra del cauce y la vegetación de ribera durante la fase de construcción, o en qué medida éstos van a verse alterados o temporalmente destruidos.

Se particularizará sobre las posibles incidencias en el río Adaja, Arealillo y afluentes.

Dichos impactos se definirán cartográficamente y también mediante una tabla en que figure su localización en relación con la traza (intervalo pk), la superficie de cauce y ribera afectada (m^2) y su caracterización (cruce de cauce mediante terraplén, cruce mediante viaducto, ocupación parcial de ribera por terraplén, desvío de cauce, soterramiento de cauce, etc).

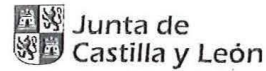
De haberse reconocido acuíferos o manantiales susceptibles de verse afectados por el proyecto (apartado 4.6.), se concretarán en la cartografía, así como en una tabla con la localización (pk) del tramo causante, el elemento causante, el tipo y nombre del elemento afectado y la descripción cualitativa (contaminación de acuíferos, alteración de la dinámica de las aguas subterráneas en acuíferos locales interceptados por túneles o grandes desmontes, etc.) y si fuera posible cuantitativa del efecto.

B.7.- Afección al paisaje

Dado que el principal impacto sobre el paisaje es el debido a la visibilidad en vertical del terreno desnudo expuesto tras el movimiento de tierras, para cada alternativa se integrará, a lo largo de la totalidad de su perfil longitudinal, la longitud con las diferentes alturas sobre el eje de la traza de los desmontes y terraplenes previstos a ambos lados de la traza, obteniendo la superficie (m^2) en perfil (vertical) de desmonte más terraplén (m^2 de proyección vertical de desmonte más terraplén).

Así mismo, para cada alternativa, incluidos sus préstamos y vertederos, se determinará cartográficamente su intersección con las superficies destacadas del mapa conjunto sintético de calidad/visibilidad del paisaje a que se refiere el apartado 4.7. Para esta intersección geométrica, se obtendrá el dato de longitud total interceptada (km) de la alternativa sobre áreas con elevada calidad/visibilidad paisajística, así como la integración en perfil longitudinal de la proyección vertical de los desmontes y terraplenes de cada margen de la carretera (m^2 de proyección vertical de desmonte más terraplén).

Finalmente, también para estas zonas en que el proyecto interseca (o se superpone en el caso de préstamos, vertederos y obras o superficies auxiliares) con las zonas con



Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

elevada calidad/visibilidad del paisaje, se elaborará un mapa de localización de los principales impactos sobre el paisaje, en el que se representarán cartográficamente:

- La banda de ocupación del proyecto, destacando los tramos en que desmontes o terraplenes a cada lado de la traza superen, respectivamente, más de 20 m y más de 40 m.
- Los enclaves en los que están previstos viaductos, túneles, zonas de servicio o descanso, parques de acopios o maquinaria y demás superficies auxiliares de obra.

Dicha información sintética sobre los principales impactos sobre el paisaje se reflejará en una tabla en la que se señale el intervalo de pk donde se produce la afección, el elemento causante, su caracterización y la valoración cuantitativa y cualitativa del impacto.

B.8.- Impacto sobre la población humana

Tal y como se ha indicado en el apartado c.3. para la fauna y de la misma manera, se modelizará la huella sonora del proyecto, partiendo de las hipótesis de tráfico más desfavorables, y concluyendo con la determinación cartográfica a escala 1:5.000 de la superficie en que previsiblemente se alcancen o superen los umbrales estándares de ruido para la población definidos por la normativa vigente (nacional, autonómica o local aplicable más exigente). Así mismo, donde existan otros proyectos que puedan producir efectos acumulados con el presente, se incorporarán dichos efectos al análisis.

Dentro de estas bandas isófonas, se obtendrá información sobre todas las viviendas, núcleos habitados y demás lugares donde sean previsibles molestias a la población por ruido, elaborando una tabla en que se señalen, para cada margen del proyecto, los intervalos de pk donde es previsible impacto por ruido a la población, así como el número y el tipo de vivienda o instalación y la población que resultará previsiblemente afectada, consignando la existencia de usos particularmente sensibles a este efecto.

Se generará igualmente un mapa y un cuadro, de características similares al anterior, con la localización de todas las viviendas, núcleos habitados u otros lugares habitados en que resulte previsible molestias significativas por deslumbramiento nocturno.

Además, y para ver las conexiones con las vías locales, se generará otro plano y cuadro más en que se concrete la localización y características de los diferentes caminos rurales y senderos interceptados por cada corredor.

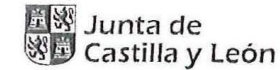
B.9.- Bienes materiales

Se valorará la afección cuantitativa (superficie afectada en m²) y cualitativa de cada alternativa, incluidas sus obras y actuaciones auxiliares, al menos sobre:

- Usos del suelo.
- Planeamiento urbanístico.
- Montes de utilidad pública y montes protectores
- Vías pecuarias
- Dominio público hidráulico

Estos impactos se representarán cartográficamente, y se concretarán en una tabla en que se señale el intervalo de pk donde se causa la afección, el tipo y nombre del elemento afectado, la superficie afectada y otros datos cualitativos que permitan valorar

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

correctamente la gravedad o importancia del efecto (existencia de particulares circunstancias que agraven el impacto: afectación a usos de carácter estratégico, calificación del suelo afectado: suelo no urbanizable protegido, suelo urbano, etc., grado de afectación sobre los montes públicos, número de veces que se intercepta una misma vía pecuaria, etc.).

Para el caso de vías pecuarias, se realizará una completa caracterización de impactos que contemple en lo cualitativo las afecciones sobre su funcionalidad y sobre su aptitud para la realización de usos complementarios (senderismo, rutas a caballo, etc).

B.10.- Protección Ambiental

En lo relativo al tema de gestión de residuos, emisiones a la atmósfera y contaminación lumínica, el Estudio de Impacto Ambiental deberá contener, al menos, lo siguiente:

1.- Un estudio sobre los residuos generados, tanto en fase de construcción como en fase de explotación, en el que se incluyan: identificación de los residuos según código L.E.R (Orden del MAM/304/2002, de 18 de febrero, por la que se publican las operaciones de valorización y eliminación de residuos y la lista europea de residuos), estimación de las cantidades que se producirán, forma de gestión y destino final.

En particular se deberá presentar un estudio de gestión de los residuos de construcción y demolición, cuyo contenido deberá ser el recogido en el artículo 4 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

2.- Estudio sobre las medidas más adecuadas para evitar o minimizar la emisión de partículas a la atmósfera en la fase de construcción.

3.- En cuanto a la emisión de ruidos a la atmósfera, deberán presentar documentación que contemple lo incluido en los artículos 31 y 34 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, en lo referente a obras y trabajos de construcción y la utilización de la maquinaria correspondiente.

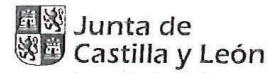
4.- Si se pretende instalar elementos luminosos, se deberá justificar el cumplimiento de la Ley 15/2010, de 10 de diciembre, de Prevención de la Contaminación Lumínica y del Fomento del Ahorro y Eficiencia Energéticos Derivados de Instalaciones de Iluminación.

C) Medidas previstas para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos del proyecto.

Todos los impactos significativos puestos de manifiesto en el apartado anterior serán objeto de medidas preventivas, correctoras o compensatorias adecuadas para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos del proyecto. En este apartado se incluirá un cuadro de síntesis que señale, de una parte, cada impacto significativo con su valor cuantitativo, de otra las medidas concretas destinadas a su prevención, corrección o compensación, y de otra el valor cuantitativo del impacto residual.

A continuación, todas y cada una de estas medidas se desarrollarán de forma detallada, representando su localización en la cartografía y sus características con una escala y detalle adecuados para garantizar su correcta definición y eficacia. En el caso de impactos sobre espacios protegidos o lugares de la Red Natura, así como en los cruces con cauces, la descripción de la medida y del impacto residual debe ser lo más detallada posible, a fin de verificar que el impacto será adecuadamente evitado o corregido.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



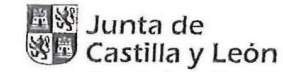
Junta de Castilla y León
 Consejería de Fomento y Medio Ambiente
 Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

Si se concluye que la alternativa elegida va a causar un perjuicio significativo a la integridad de lugar Natura 2000, además de la justificación de interés público de primer orden requerida en el artículo 45.5. de la Ley 42/2007, el estudio incluirá un apartado específico con las medidas compensatorias que permitan garantizar que la coherencia global de Red Natura queda protegida.

Se describirán con el mayor grado de concreción posible, y particularizadas para cada impacto significativo y para cada elemento impactado, entre otras, las siguientes medidas:

- a) Medidas concretas para evitar los impactos detectados sobre los espacios protegidos y los lugares Natura 2000.
- b) Medidas específicas de compensación de efectos apreciables inevitables sobre dichos espacios, de acuerdo con lo que disponga la normativa aplicable. Estas compensaciones se realizarán de acuerdo con lo que disponga la normativa aplicable, se diseñarán con el objeto de compensar el daño objetivo causado, se procurará su aplicación en una zona lo más próxima posible al lugar donde el impacto va a tener lugar, y en su diseño se seguirán las directrices que establezcan los órganos competentes para la gestión de los espacios dañados. Estas medidas se contendrán en un apartado específico del estudio identificado de forma inequívoca.
- c) Medidas concretas para evitar y reducir la afección sobre los tipos más valiosos de vegetación. Medidas específicas de compensación de las afecciones inevitables sobre dichos tipos, con un ratio de compensación acorde con la incertidumbre en el éxito de la operación y con el tiempo necesario para que la vegetación se restablezca completamente, de modo que la superficie de reconstitución garantice la recuperación del valor ambiental afectado,
- d) Medidas concretas sobre los impactos significativos sobre cada especie/grupo de especies de fauna o flora valiosa afectados. Medidas específicas de compensación de las afecciones inevitables.
- e) Ubicación y diseño preciso de todos los pasos de fauna, en función de sus objetivos específicos. Se incluirá la huella sonora en el lugar.
- f) Medidas específicas en relación con los efectos sobre el patrimonio geológico
- g) Medidas específicas para prevenir o corregir la erosión. Ubicación y diseño.
- h) Medidas específicas de restauración paisajística.
 - o Tratamiento genérico de cada tipo de desmonte o terraplén, o de los principales desmontes y terraplenes: Perfilado, acondicionamiento físico superficial, siembras y plantaciones; se emplearán exclusivamente especies autóctonas para la zona, y adaptadas a las condiciones del lugar donde van a ser dispuestas.
 - o Acabado y revegetación de enlaces, medianas y otras superficies aptas del proyecto. Se especificará la actuación con las mismas directrices que en el punto anterior.
 - o Restauración ambiental de cada una de las superficies auxiliares.
 - o Tratamiento de los préstamos y vertederos, previamente identificados y localizados.

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de Castilla y León
 Consejería de Fomento y Medio Ambiente
 Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

- i) Tratamiento individualizado de cada cruce o intrusión de cauces o riberas, de acuerdo a la valoración de la afección al agua y dominio público hidráulico, a la fauna y flora, a la vegetación y a la conectividad ecológica efectuadas. Solución concreta que se va a dar en cada caso para minimizar o evitar la afección, particularmente sobre el río Adaja.
- j) Medidas para evitar la contaminación física o química en cada cruce o proximidad de cauces.
- k) Medidas específicas para evitar afección a las aguas subterráneas y a los manantiales.
- l) Medidas para los impactos sobre la población humana: localización y características de las pantallas acústicas y demás medidas para evitar contaminación acústica o lumínica.
- m) Medidas específicas para los impactos sobre cada uno de los bienes materiales considerados: montes de utilidad pública o montes protectores, vías pecuarias, caminos públicos, que deberán ser conformes a las respectivas normas específicas y ser previamente aceptados por las administraciones competentes.
- n) Calendario de obras claro y conciso para cada zona, aplicada a cada una de las unidades de obra. Se prestará especial atención para los espacios Natura 2000, ámbito de aplicación de planes de recuperación de especies en peligro de extinción, espacios naturales protegidos y cruces de cursos de agua.
- ñ) Se contemplará la utilización de los caminos existentes para la ejecución de las obras y de la propia traza, evitando la construcción de nuevos caminos.
- o) Ubicación de las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria fuera de zonas protegidas y fuera de zona de dominio público hidráulico.
- p) En caso de modificar alguna línea eléctrica, como norma general se deberían señalar todos los vanos que discurren a menos de 500 m de: zonas húmedas, cauces fluviales, espacios protegidos,... teniendo en cuenta la Orden MAM/1628/2010, de 16 de noviembre, por la que se delimitan y publican las zonas de protección para avifauna en las que serán de aplicación las medidas para su salvaguarda contra la colisión y la electrocución en las líneas eléctricas aéreas de alta tensión

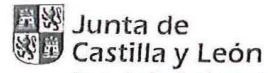
D) Programa de Vigilancia Ambiental (PVA)

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá incluir la aplicación de un sistema de seguimiento y control que aporte información detallada y exhaustiva del cumplimiento de las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental, y que garantice el cumplimiento de las mismas.

El PVA debe incluir fichas para cada una de las unidades de obra y actuaciones que se identifiquen; cada ficha contendrá al menos: objetivos, actuaciones, lugar de inspección, indicadores (parámetros de control y umbrales), periodicidad de la inspección, medidas de prevención y corrección. Se evitará plantear únicamente controles y medidas genéricas.

Debe diferenciar específicamente las medidas aplicables para la fase de construcción y de explotación, y se diseñará en clara relación con cada impacto significativo detectado y con las medidas específicas previstas en relación con el mismo. Así, se

Rigoberto Cortejoso, 14 – 47014 Valladolid – Teléfono 983 419 970 – Fax 983 317 823



Junta de
Castilla y León
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental

presentará un esquema sintético que relacione claramente los impactos significativos y sus correspondientes medidas con las medidas de vigilancia ambiental propuestas.

En el caso de los pasos de fauna y líneas eléctricas que atraviesan la autovía, se redactará un programa de seguimiento que durará al menos 5 años tras su puesta en funcionamiento.

El programa de vigilancia tendrá por objetivos:

- Vigilar el cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas y de la normativa ambiental aplicable. Mantener puntualmente advertido al contratista y al director de obra de cualquier incidencia o desviación.
- Comprobar, tanto en la fase de obras como en la de funcionamiento, los impactos reales del proyecto, y documentar sus aspectos cualitativos y cuantitativos. Advertir puntualmente al contratista y al director de obra de cualquier desviación significativa sobre las previsiones del estudio de impacto.
- Verificar, tanto en la fase de obras como en la de funcionamiento, la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas mediante un cuerpo de indicadores objetivos de respuesta apropiado al caso. Advertir puntualmente al director de obra de cualquier desviación significativa sobre las previsiones del estudio de impacto. Diseñar propuestas alternativas de actuación para el caso de constatarse la ineficacia de alguna medida.
- Elaboración de informes periódicos sintéticos del seguimiento realizado, destinado a la dirección de obra, órganos sustantivo y ambiental y administraciones sectoriales afectadas.

Incluirá un presupuesto adecuado y el perfil preciso del equipo encargado del mismo.

Valladolid, 30 de marzo de 2016
EL DIRECTOR GENERAL DE CALIDAD
Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL



Fdo.: José Manuel Jiménez Blázquez

Junta de Castilla y León
 Consejería de Agricultura y Ganadería
 Dirección General de Producción Agropecuaria e Infraestructuras Agrarias

Valladolid, a 17 de febrero de 2016
 RfA.: JCD/nc

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
 07 MAR 2016
 Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
 ENTRADA 11485

Destinatario:
 Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
 Secretaría de Estado de Medio Ambiente
 D. G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
 Subdirección General de Evaluación Ambiental
 Plaza de San Juan de la Cruz
 28071 Madrid

Asunto: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150162 "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6) ÁVILA".

En contestación a su consulta sobre el proyecto indicado, y una vez analizado el contenido del documento "Estudio Informativo-Documen to inicial" al que se accede desde la página web del Ministerio, se remiten las alegaciones de esta Dirección General a dicho proyecto, así como plano con las actuaciones en regadío y concentración parcelaria que justifican las alegaciones presentadas.

EL DIRECCIÓN GENERAL DE PRODUCCIÓN AGROPECUARIA E INFRAESTRUCTURA AGRARIAS

[Firma]
 Fdo.: Jorge Llorente Cachorro

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
 CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y GANADERÍA
 D. G. PRODUC. AGROPECUARIA Y DESARROLLO RURAL
 Salida Nº 20160230000489
 26/02/2016 09:10:09

De Paz
 I. Garcia B
 13

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
 21 ENE 2016
 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
 Subdirección General de Evaluación Ambiental
 SALIDA 79/314

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE
 DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

SGEA/IGB/mlr/20150162

OBJETO: Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "AUTOVIA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), ÁVILA".

Esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto AUTOVIA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), ÁVILA", y el documento inicial, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Se le notifica la apertura del período de consultas establecido en el artículo 34 de la citada norma, y se pone a su disposición el documento inicial y los planos de dicho proyecto en la página web de este Ministerio (ver instrucciones adjuntas), al objeto de consultarle su opinión sobre la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental de este proyecto en función de sus impactos más significativos, así como sobre otras posibles alternativas de actuación, informaciones o normas que deban ser especialmente consideradas por el promotor para la elaboración de dicho estudio, otorgándole al efecto, un plazo de 30 días hábiles, a contar desde la recepción de la presente comunicación. Transcurrido el citado plazo sin haber recibido respuesta, se aplicará lo dispuesto en el artículo 34.4 de la Ley de Evaluación Ambiental citada.

Asimismo, la relación de administraciones, instituciones y personas consultadas, está disponible en la misma página web citada, para su conocimiento.

Se ruega que en la contestación que dirija a esta Dirección General señale que se trata de una "Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150162 AUTOVIA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), ÁVILA", para facilitar su identificación y vinculación con el expediente.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL,

Documento recibido por ORVE con la condición de COPIA AUTÉNTICA.

Nº de Copias: 1



Francisco Muñoz García

D.G DE PRODUCCION AGROPECUARIA E INFRAESTRUCTURAS AGRARIAS
 CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y GANADERIA JUNTA DE CASTILLA Y LEON
 C/ RIGOBERTO CORTEJOSO 14 2º PLAN
 47014-VALLADOLID-

CORREO ELECTRÓNICO
 buzón-sgea@magrama.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ SIN
 28071 MADRID
 TEL.: 91 597 63 32
 FAX.: 91 597 58 16

1

ALEGACIONES AL TRAMITE DE CONSULTAS EN LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6), ÁVILA".

Habiéndose recibido solicitud de consulta en la evaluación de impacto ambiental de la Autovía mencionada, y una vez analizado el contenido del documento "Estudio Informativo-Documento inicial", al que se accede en la página web del Ministerio, por parte de esta Dirección General de Producción Agropecuaria e Infraestructuras Agrarias procede hacer las siguientes alegaciones:

- 1º) Se comprueba que se siguen manteniendo alternativas de corredores que afectan de forma importante a actuaciones de esta Consejería de Agricultura y Ganadería y del propio Ministerio de Agricultura, Ganadería Alimentación y Medio Ambiente. Concretamente los corredores 1, 2, 7 y, debido a la extensión que abarcan los corredores, también en corredor 3, afectan a la zona regable del río Adaja. Hay que recordar que algunas de estas alternativas no estaban incluidas en el análisis inicial, y fueron posteriormente incluidas en una fase posterior del estudio que se sometió a información pública hace unos cuantos años.
- 2º) Por Decreto 11/1991 de 23 de enero se declaró de interés general de la Comunidad Autónoma de Castilla y León la transformación económica y social de la zona regable del Río Adaja, en la provincia de Ávila, 1ª Fase, de acuerdo con la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario (Decreto 118/1973, de 12 de enero, por el que se aprueba el texto de la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario). En el Decreto 11/191, en su Artículo 6º se declara la utilidad pública y urgente ejecución de la concentración parcelaria, debiendo la Consejería de Agricultura y Ganadería declarar por Orden los sectores que se someterán a este proceso.
- 3º) Por Orden AyG/1642/2004, de 22 de octubre, se determinó el perímetro de la concentración parcelaria a realizar en la zona regable del Río Adaja, en la provincia de Ávila, 1ª Fase.
- 4º) La delimitación de las actuaciones de regadío quedó establecida en los sucesivos Planes Generales de Transformación para cada una de los cinco sectores en que se divide la zona, que fueron aprobados por la Junta de Castilla y León mediante Decreto 91/1495, modificado por Acuerdo 38/2003 para el sector I, Acuerdo 108/2004 para el sector II, Acuerdo 109/2004 para el sector III, Acuerdo 37/2003 para el sector IV y Acuerdo 111/2004 para el sector V.
- 5º) La transformación económica y social de la zona declarada de Interés General por la Junta de Castilla y León ha supuesto una inversión total para esta Administración de más de 52 millones de euros, además de los ya invertidos por la Administración Hidráulica en el azud de derivación y conducción principal (48.000.000 euros) y los costes de ejecución de la presa de Las Cogotas. Estamos hablando que en total las Administraciones públicas han invertido más de 150 millones de euros en los últimos 25 años para poner en marcha el regadío del río Adaja, con recursos procedentes de la presa de Las Cogotas. La Administración Regional ha ejecutado completamente las actuaciones previstas realizando las inversiones necesarias para la transformación del regadío y el proceso de concentración

parcelaria de toda la zona (más de 10.000 hectáreas). Las actuaciones, que se pusieron en servicio en el año 2011, han sido financiadas con fondos europeos, tanto fondos FEDER, para las actuaciones ejecutadas por la Administración General del Estado, como fondos FEOGA-Orientación, y FEADER incluidos en los diferentes programas operativos y Programas de Desarrollo Rural de Castilla y León.

- 6º) Desde el año 2011, en el que se pusieron en marcha todas las actuaciones públicas previstas en el Decreto de Interés General, se han venido realizando cuantiosas inversiones en las explotaciones agrarias de la zona. Así se han implantado sistemas de riego en las parcelas transformadas y realizado importantes inversiones en maquinaria para que las explotaciones puedan intensificar sus producciones y generar la actividad económica necesaria que ha dinamizado de una forma importante toda una comarca que había venido languideciendo antes del impulso que esta inversión ha generado.
- 7º) El proceso de concentración parcelaria realizado en la zona, ha supuesto la reorganización de la propiedad, y junto con las infraestructuras construidas se ha producido una renovación total de todas las estructuras productivas para las explotaciones agrarias, de manera que en muchos casos las explotaciones tienen parcela única, o prácticamente única. Esto supondrá, que aquellas explotaciones que se vieran hipotéticamente afectadas por el paso de la autovía planificada, tendrían asegurada su desaparición. En consecuencia, además de las afecciones a las inversiones que directamente se vieran afectadas por su ocupación, tendría que considerarse la pérdida de todas las inversiones de la explotación (sistemas de riego, maquinaria, edificaciones, etc.), y lo que supondría su desaparición completa.

8º) Respecto a los contenidos del Estudio informativo, puede decirse lo siguiente:

- A) Los aspectos socioeconómicos están insuficientemente tratados en el mismo, no valorándose los perjuicios que los corredores propuestos causarían a la zona regable, en atención a las razones expuestas con anterioridad. Por citar algunas consideraciones que demuestran esta afirmación, se puede señalar en la página 5, se indica "En este documento se realiza una primera selección de los corredores con mayor capacidad de acogida que podrían albergar la futura autovía, descartando aquellos que por alguna razón tengan problemas importantes o menos interés desde el punto de vista de la funcionalidad, impactos ambientales, impactos geológicos-geotécnicos, etc". De hecho, la valoración de los factores económicos a analizar en cada alternativa-corredor, debe tener en cuenta el enorme perjuicio que se causará para las explotaciones de regadío, haciendo inservibles las inversiones públicas, los fondos europeos y las inversiones realizadas por las explotaciones agrarias. La poca importancia que estos factores tienen en el documento se refuerza con el hecho de que el equipo redactor que lo ha realizado tiene técnicos de todas las disciplinas, a excepción de técnicos especializados en la disciplina agronómica. El problema es que se parte de una información completamente errónea sobre el regadío, ignorándose que existe desde hace unos cuantos años una zona regable en funcionamiento, que constituye la principal fuente de riqueza, de actividad y empleo en la zona, no solo directamente, sino por la actividad indirecta que genera. Como prueba de esta incorrecta información de la que se parte, se puede indicar que el plano

2.5.4, donde se refleja el regadío en la zona, omite la existencia de esta zona regable. Es evidente que partiendo de una información incorrecta, las conclusiones y análisis efectuados, no pueden ser correctos.

- B) En la página 10, cuando se describe la contestación a las alegaciones planteadas en el Estudio Informativo, se indica en la contestación a las alegaciones del Servicio Territorial de Agricultura y Ganadería: *“Existen soluciones planteadas que no afectan a ninguna zona regable y por tanto serán consideradas más favorables desde este punto de vista.”* No es lo que se ha hecho en el estudio presentado, ya que se plantean como más favorables las alternativas que más destruyen la zona regable (*“Como resultado de análisis multicriterio realizado en el que se valoran todos los aspectos que condicionan la infraestructuras ya sean económicos o medioambientales, se obtuvo que la solución más valorada resultaba la Solución 3A pero sin descartar ninguna de las soluciones planteadas pues las diferencias cuantitativas entre cada una de las soluciones no indicaba una preferencia clara por una de ellas, dejando para la exposición pública y la Declaración de Impacto Ambiental la elección de la solución idónea.”* Pág. 13 del documento).
- C) Ha de reiterarse el inadecuado tratamiento realizado de la actividad del regadío y la importancia socioeconómica que tiene. Otra muestra de ello, es la pobre e incorrecta descripción que se hace de los cultivos de regadío en la página 179. En este momento la variedad y riqueza de las producciones de regadío, desde que se puso en marcha toda la zona regable, no se limita a la remolacha, el cereal y la alfalfa. En la actualidad hay importantes producciones en la zona de cebolla, patata, maíz grano y forrajero, planta de fresa, colza, trigos de alta proteína, zanahoria y puerro. Es decir, que el valor añadido de estas producciones excede en mucho la consideración realizada en el estudio presentado. Este argumento se añade al indicado sobre la cartografía de regadío expresada en el apartado A).
- D) El análisis socioeconómico realizado de la zona es muy generalista, incompleto y erróneo, ya que solamente tiene referencias a las cuestiones macroeconómicas nacionales y autonómicas, sin descender a mayor detalle, lo que hace que no sea útil para analizar adecuadamente cual es la repercusión de las diferentes alternativas desde el punto de vista socioeconómico. No vale con considerar el PIB nacional y autonómico, o la renta nacional y autonómica. La influencia sobre los aspectos económicos, sobre el empleo y otras consideraciones son erróneas así como, los efectos sobre la economía y el empleo, porque no se ha profundizado en modo alguno sobre estas cuestiones. Así, al margen de la composición del PIB por sectores en España o Castilla y León, que no dicen nada para evaluar el análisis de las alternativas de la Autovía, la principal actividad en la zona, que tiene afecciones sobre las variables económicas en toda la provincia y la región, es el regadío y la actividad agraria ligada a él. El sector servicios que hay en la misma se debe principalmente a la actividad que ha despertado el regadío. Una buena parte de las actividades que se encuentran ubicadas en el polígono industrial de Arévalo están directamente o indirectamente relacionadas con el regadío. Es preciso en consecuencia no tratar estos temas tan de soslayo y profundizar más en ellos para hacer un análisis adecuado, partiendo de una información correcta.
- E) El análisis del cambio de actividad que se realiza en la página 187 del documento es también muy superficial, debiendo profundizar más en la problemática que generarán las alternativas que afectan a la zona regable y los graves perjuicios que generarán para la actividad socioeconómica de toda la zona y para el empleo en la misma.

F) La culminación de todo esto que se cita anteriormente se pone de manifiesto en la página 212. El análisis erróneo de las actividades socioeconómicas en la zona, y sobre todo, la casi inexistente consideración de que existe un regadío realizado con un importante esfuerzo público de fondos europeos, nacionales y autonómicos y con un esfuerzo inversor igualmente importante de las explotaciones agrarias de la zona, lleva a la consideración que se hace en esta página cuando se afirma que: *“Se considera por tanto impacto BENEFICIOSO para ambas fases independientemente de cual sea el corredor seleccionado”* resulta evidente que el más mínimo análisis de la afección de las alternativas que afectan a la zona regable, dará como resultado un impacto tremendamente negativo de estas alternativas. Tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación los efectos serán críticos respecto al medio socioeconómico en las alternativas de cualquiera de los corredores que afectan a la zona regable. Este motivo, analizado adecuadamente, daría como conclusión que cualquier alternativa que afecte al regadío debe ser excluida por el impacto crítico que tendría sobre la actividad socio-económica.

G) En consecuencia, las alternativas compuestas por los corredores 1, 2 y 7 son altamente perjudiciales para las actuaciones finalizadas y en marcha declaradas de interés general por la Junta de Castilla y León, ya que dividen o cercenan la zona regable, constituyen una barrera importante en la zona y destruyen el proceso de concentración parcelaria que se ha realizado, suponiendo un grave perjuicio para las explotaciones agrarias que tanto esfuerzo inversor han realizado a estas alturas. La intervención planteada por estas alternativas causa un grave problema en el proceso realizado. Respecto a los corredores números 3 y 8, dada la amplitud del corredor podrían afectar también de forma importante a la zona regable, por lo que son válidas las afirmaciones anteriormente realizadas. Sin embargo, el estudio indica que afecta al sector exento de riego, por lo que las actuaciones se consideran compatibles. Se insiste en que dada la amplitud de los corredores establecidos podría afectar a la zona regable, por lo que este corredor debería analizarse desde la perspectiva de que en modo alguno afectara a la zona regable.

Desde el punto de vista del desarrollo socioeconómico de la zona sujeta a transformación, los corredores 1, 2 y 7 no aportan ninguna ventaja, ya que la conexión de los sectores I, II, III y IV de la zona de riego con el mercado de Madrid, que es una de las opciones fundamentales para el aprovechamiento de las inversiones planteadas por la Junta de Castilla y León y el Estado, no se consigue teniendo que retroceder hasta casi Palacios de Goda para tomar la autovía A-6. Por tanto estas opciones no suponen ninguna ventaja significativa respecto a la situación actual para acceder a la autovía A-6.

El resto de alternativas compuestas por los corredores 4, 5 y 6 no interfieren en las actuaciones planteadas respecto a la concentración parcelaria y la transformación en regadío, por lo que desde este punto de vista serían aceptables, si bien no aportan ningún beneficio al desarrollo socioeconómico de la zona. Podría decirse que no son ni positivas ni negativas para las actuaciones declaradas de interés general por la Junta de Castilla y León

Las alternativas formadas por los corredores 3 y 8, siempre que no afecten a la parte declarada en riego del sector V de la zona regable, tal como refleja el Estudio, es decir, discurren por superficies exentas de riego, se consideran compatibles con esta actuación, y no constituirán en este sentido ninguna barrera para el futuro desarrollo de las actividades en la zona regable.

Tienen sin embargo importantes efectos positivos para contribuir de forma significativa a los objetivos de desarrollo socioeconómico de la zona transformada en regadío, ya que por un lado unen las dos zonas en que se divide la actuación (Margen izquierda y derecha del Río Adaja) y esto amplía las posibilidades de dinamismo y cohesión de la zona y sobre todo permiten la salida rápida al mercado de Madrid de toda la zona transformada en los sectores I, II, III y IV que suponen casi 6.000 ha de las 7.400 ha totales.

A todos los términos municipales incluidos en la zona regable les permite disponer de autovía a Ávila, y además tener una salida hacia la autovía de Madrid de forma directa, sin necesidad de retroceder y andar dos veces el camino para acceder a la A-6, que como se ha indicado constituye su principal interés porque supone la mejora de las comunicaciones con el mercado de Madrid.

Por todo lo anterior, y para tratar de evitar los enormes problemas que puedan producirse si se optase por algunas de las soluciones planteadas para el futuro de las actuaciones, que declaradas de interés general por la Junta de Castilla y León ya se encuentran en funcionamiento y con todas las inversiones realizadas, y tratando de buscar los beneficios conjuntos de ambas actuaciones por parte de esta Dirección General, se manifiesta, que las alternativas más ventajosas son las establecidas por los corredores 3 y 8 siempre que se planteen por las zonas exentas de riego y no afecten a la zona regable, siendo posibles también las alternativas de los corredores 4, 5 y 6.

Serían altamente perjudiciales y por tanto inadmisibles, las soluciones denominadas corredores 1, 2 y 7, así como el corredor 3 y 8 si afectan a las superficies incluidas en la zona regable y en la concentración parcelaria de la zona. Cualquier afección a la zona regable debería analizar la prevalencia del interés general, ya que esta es una actuación declarada de interés general, así como profundizar en la afección de carácter socioeconómico que conllevaría, teniendo en cuenta la repercusión en la actividad económica en toda la provincia y la Comunidad Autónoma, habida cuenta de que supondrá la desaparición de las explotaciones agrícolas afectadas.

No parece lógico que la propia Junta de Castilla y León haya declarado de interés general una actuación que conlleva importantes inversiones en una zona, y con posterioridad decida ejecutar otras actuaciones, que exigiendo también cuantiosas inversiones, supongan un perjuicio o una dificultad para las primeras, y sobre todo, si se tiene en cuenta que existen otras alternativas para contribuir a lograr mejor los objetivos que motivaron la declaración de interés general de la transformación en regadío.

Capítulo aparte merece el análisis que habría que realizar para justificar una alternativa que afectara a la zona regable, cuando para la ejecución de esta se han empleado no pocos recursos económicos procedentes de la Unión Europea, procedentes de diferentes fondos de desarrollo regional o de orientación y garantía agrícola o el fondo europeo agrícola de desarrollo Rural (FEADER). Estas

alternativas que inutilizarían el empleo de estos fondos y los convertirían en inservibles tienen que ser analizadas también desde esta problemática, nada fácil de justificar.

Se acompaña plano con las actuaciones en regadío y concentración parcelaria que justifican las alegaciones presentadas por esta Dirección General de Producción Agropecuaria e Infraestructuras Agrarias, para que puedan constituir objeto de análisis y consideración. No obstante, si fuera necesario se puede aportar información de detalle de las actuaciones realizadas y de la actividad socioeconómica que se ha generado después de la transformación en regadío.

Valladolid a 16 de febrero de 2016

EL DIRECTOR GENERAL
 DE PRODUCCIÓN AGROPECUARIA E INFRAESTRUCTURAS AGRARIAS



Fdo. Jorge Llorente Cachorro.


MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO
 COMISARÍA DE AGUAS
 Valladolid, a 11 de febrero de 2016

Destinatario:
 Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural
 Secretaría de Estado de Medio Ambiente
 Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
 Plaza de San Juan de la Cruz, s/n, 28071 - MADRID
 Salida 001 Nº. 201600004185
 16/02/2016 09:27:27


 ENTRADA 10546

N/R: A-1505-16-AV
 S/R: SGEA/IGB/mlir/20150162

ASUNTO: CONTESTACION A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150162 "AUTOVIA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6)", ÁVILA".

ANTECEDENTES

Con fecha 22 de enero de 2016 se recibe en esta Confederación Hidrográfica solicitud de informe por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en relación con el proyecto de referencia. Dicha solicitud se realiza en base a lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 09 de diciembre, de evaluación ambiental, según el cual para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas sobre el documento inicial del proyecto.

Dicha solicitud se acompaña de la siguiente documentación, en formato digital (página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente <http://www.magrama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/evaluacion-ambiental/>):

- Documento Inicial del Estudio Informativo del proyecto citado en el asunto, redactado por la Ingeniera de Montes Dña. Aránzazu Aldanondo Fernández de la Mora, de la consultora Ineco, con fecha octubre de 2015

CONSIDERACIONES

Resumen del contenido del Documento Inicial
1. Objeto del proyecto:
Construcción de una nueva Autovía que conecte Ávila (autovía A-50) con la autovía del Noroeste (A-6).
2. Ubicación:
El área de estudio se encuentra ubicada en la Comunidad Autónoma de Castilla y León en la provincia de Ávila. Puede afectar a diversos municipios en función de las distintas

De Paz
 J. García B
 C/ MURO, 5
 47071 VALLADOLID
 TEL: 983 215 400
 FAX: 983 215 409

alternativas planteadas.

3. Características del proyecto y alternativas:

Para el desarrollo de la actuación propuesta, se han analizado ocho alternativas de corredores.

ALTERNATIVA 1 "Corredor 1": corredor trazado en dirección Este-Oeste y que se apoya en el corredor generado por las carreteras CL-605, AV-800 y AV-P-116. Conecta con la autovía A-6 en el entorno del municipio de Arévalo y con la autovía A-50 en las proximidades del municipio de Chaherrero. Longitud aproximada de 35,44 km.

El tramo que discurre tomando como eje la carretera CL-605 limita al Sur con la zona regable del río Adaja.

ALTERNATIVA 2 "Corredor 2": sentido Norte-Sur coincidiendo con la alternativa 3A que resultó seleccionada en la Fase B del "Estudio de Alternativas para Autovía, de Ávila a la A-6". Fase B, de clave: E.I. 1.3-AV-3 redactada en junio de 2006.

Conecta con la autovía A-6 en el entorno del municipio de Arévalo y con la autovía A-50 en las proximidades del municipio de Peñalba de Ávila. Tiene una longitud aproximada de 34,18 km. Desde el punto de vista hidrológico cabe destacar el cruce sobre el río Arevalillo.

ALTERNATIVA 3 "Corredor 3": sentido Norte-Sur aprovechando parcialmente los corredores definidos en el "Estudio de Alternativas para Autovía, de Ávila a la A-6". Fase B, de clave: E.I. 1.3-AV-3, tomando como eje la carretera AV-804.

Conecta con la Autovía A-6 en el entorno del municipio de Espinosa de los Caballeros y con la autovía A-50 en las proximidades del municipio de Peñalba de Ávila. Tiene una longitud aproximada de 28,85 km.

Un pequeño tramo al inicio del corredor (un 15% aproximadamente) discurre por la zona regable del río Adaja, en concreto por un sector catalogado como exento de riego. Desde el punto de vista hidrológico cabe destacar el cruce sobre el río Adaja.

ALTERNATIVA 4 "Corredor 4": sentido Norte-Sur sin apoyarse en ningún corredor generado por alguna otra vía. Conecta con la autovía A-6 en el entorno del municipio de Adanero y con la autovía A-50 en las proximidades del municipio de Peñalba de Ávila. Tiene una longitud aproximada de 24,56 km. Como afecciones importantes se destacan el cruce sobre el cauce del río Adaja.

ALTERNATIVA 5 "Corredor 5": sentido Norte-Sur apoyándose en el corredor generado por la carretera N-403. Conecta con la autovía A-6 en el entorno del municipio de Adanero y con la autovía A-51, que constituye la circunvalación de la ciudad de Ávila. Tiene una longitud aproximada de 33,16 km.

Desde el punto de vista ambiental cabe indicar que el tramo final, aproximadamente el 30% de su longitud, afecta el espacio catalogado como LIC y ZEPA "Encinares de los ríos Adaja y Voltoya".

ALTERNATIVA 6 "Corredor 6": sentido Este-Oeste aprovechando el corredor generado por la carretera CL-507. Conecta con la autovía A-6 en las proximidades del municipio de Sanchidrián y con la autovía A-50 en las proximidades del municipio de San Pedro del Arroyo. Tiene una longitud aproximada de 24,96 km. Como afecciones importantes se destaca el cruce sobre el cauce del río Adaja.

ALTERNATIVA 7 "Corredor 7": Sentido Norte-Sur sin aprovechar ninguno de los corredores generados por otras infraestructuras existentes. Tiene su inicio en el entorno del municipio de Arévalo donde conecta con la autovía A-6 y finaliza en las proximidades del municipio de San Pedro del Arroyo donde conecta con la autovía A-50. Tiene una longitud de 31,49 km aproximadamente.



CONFEDERACIÓN
 HIDROGRÁFICA
 DEL DUERO

Como afecciones importantes se destaca el cruce sobre el río Arevalillo y la afección a la zona regable del río Adaja aproximadamente en un 40% de la longitud.

ALTERNATIVA 8 "Corredor 8": sentido Norte-Sur en los dos tercios iniciales y Este-Oeste en el último de ellos. Conecta con la autovía A-6 en el entorno del municipio de Espinosa de los Caballeros y con la autovía A-50 en las proximidades del municipio de San Pedro del Arroyo. Tiene una longitud aproximada de 29,00 km. Como afecciones importantes se destaca el cruce sobre el cauce del río Adaja.

Según los resultados de la valoración numérica comparativa entre los corredores, en el Estudio Informativo se concluye que **resulta ligeramente preferible el Corredor 8, seguido por los Corredores 6, 4 y 7**, ya que la valoración de sus impactos es algo inferior a la estimada para el resto de corredores. **Como alternativa menos beneficiosa destaca el Corredor 5, seguido por el Corredor 3.**

4. Descripción del ámbito de estudio en relación con el medio hídrico:

El ámbito de estudio se sitúa principalmente en la cuenca del Cega – Eresma – Adaja, excepto parte del corredor 1, que se sitúa en la cuenca del Bajo Duero.

El principal río interceptado es el río Adaja. Dentro de los múltiples afluentes del río Adaja, el afluente más importante interceptado por los corredores planteados es el río Arevalillo. No obstante, en la documentación se enumeran todos los cauces interceptados en cada alternativa:

Corredor 1: Barranco de Barriagudo, arroyo sin denominar (afluente margen izquierda Barranco de Barriagudo), regajo de la Renta, 2 afluentes sin denominar (afluente del arroyo del Reguerón, margen izquierda), arroyo del Reguerón, arroyo de la Reguera, arroyo de los Regueros o arroyo de Valdodano, zanja de las Aloberas, afluente de la zanja de las Aloberas (margen derecha), arroyo de las Vegas y arroyo de la Fuente o caz de la Guareda.

Corredor 2: Arroyo del Valle ó de Navares, arroyo del Torcal o río de las Berlanas, arroyo de la Cabeza del Pontón o Rioseco, arroyo del Torcal o río de las Berlanas, río Arevalillo, arroyo de Vinaderos Rubios y arroyo de Palacios.

Corredor 3: Arroyo del Valle ó de Navares, arroyo del Torcal o río de las Berlanas, arroyo Rioseco, río Adaja, arroyo de la Castellana y arroyo Seco.

Corredor 4: Arroyo del Valle ó de Navares, río Adaja, 2 afluentes del río Adaja (margen derecho), barranco de Valchiquito o colector de los Toscales, afluente sin denominar del barranco de Valchiquito (margen derecha), 4 afluentes al río Adaja (margen derecha), arroyo de los Barreros, arroyo de la Medrosa, arroyo de Pelayos o colector del Rincón del Gontón, 2 afluentes sin denominar al río Adaja (margen derecha), arroyo de Santa Milano, arroyo de la Virgen o de la Muñeca, arroyo de los Vallejos, colector de la Tejera, arroyo del Monte, afluente sin denominar al arroyo del Monte (margen derecha), arroyo del Magistrado o colector de la Reguera, arroyo de los Regajales, colector de las Viñas, colector de las Puertas, arroyo de San Miguel, arroyo de la Chorrera, colector del Moro, colector de la Huerta o colector de las Vegas, arroyo de Prado Carranero o Caravilla, colector de la Perota, arroyo del Valle, afluente sin denominar al arroyo del Valle (margen derecha) y arroyo del Prado de San Antón

Corredor 5: Arroyo de Zurra, arroyo del Monte, arroyo Colerón, afluente sin denominar al arroyo Tabernilla o Zorrumer, arroyo Tabernilla o Zorrumer, arroyo de los Diezgos, arroyo del Carcavón, arroyo Unhuerto, arroyo Trampales o del Prado, barranco del Valchiquito o colector de los Toscales, arroyo del Valle ó de las Viñas, arroyo de la Garvitera, arroyo del Magistrado o colector de la Reguera, arroyo de San Miguel, arroyo de los Tordos, arroyo de la Chorrera, colector de la Huerta o colector de las Vegas, arroyo de Orado Carranero Carravilla, arroyo del Valle, arroyo del Prado de San Antón y lagunas del Prado de la

Puerta, de las Eras y de la Herida.

Corredor 6: Arroyo de la Regueruela, arroyo de Aldeanueva, arroyo del Chorrillo Nuevo, arroyo del Chorrillo Viejo, arroyo de San Cristóbal, arroyo de la Solanilla, arroyo de la Cabeza del Pontón o Rioseco, arroyo del Torcal o Río de las Berlanas, arroyo de las Traviesas, río Adaja, afluente sin denominar al río Adaja (margen derecho), Arroyo Cantamilano, arroyo de la Virgen o de la Muñeca, arroyo de los Vallejos, colector de la Tejera, arroyo del Monte, afluente sin denominar al arroyo del Monte (margen derecha), arroyo de la Garvitera, arroyo de la Curva, afluente sin denominar al arroyo de San Miguel (margen izquierdo) y arroyo de San Miguel.

Corredor 7: Arroyo del Molino, arroyo de la Regueruela, río Arevalillo, arroyo del Vallejo, colector de la Marichancha o colector del Porretal y arroyo de Palacios.

Corredor 8: Arroyo de la Regueruela, arroyo de Aldeanueva, arroyo del Chorrillo Nuevo, arroyo del Chorrillo viejo, arroyo de San Cristóbal, arroyo de la Solanilla, arroyo de la Cabeza del Pontón o Rioseco arroyo del Torcal o río de las Berlanas, río Adaja, arroyo de la Castellana y arroyo Seco.

Los corredores 4, 5 y 6 (por este orden) son los corredores que mayor número de masas de agua superficial interceptan. Esto es debido a su proximidad con el río Adaja y a su intercepción con los múltiples afluentes (gran parte de ellos, afluentes por la margen derecha del río) que existen en la zona de estudio, si bien el corredor 5 es el único corredor de los mencionados que no intercepta el cauce del río Adaja. El corredor 3 y el corredor 8 también intersectan el cauce del río Adaja cerca de la localidad de Arévalo.

Desde el punto de vista hidrogeológico, los acuíferos de mayor interés lo constituyen los materiales detríticos que forman parte de la "Unidad de Arévalo", y terrazas adyacentes más altas, así como las superficies con depósito arcósico que se extienden principalmente por el extremo norte del ámbito de estudio. De hecho existen multitud de pozos de poca profundidad sobreexplotando estos acuíferos, que tiene como base un sustrato terciario semipermeable.

El Terciario aflorante, que aparece por el centro y Norte del ámbito, constituye un área parcial de recarga de acuíferos más profundos constituidos por los niveles arenosos gruesos, con paleocanales.

Ya en zona centro-Sur, ocupada en su mayor parte por granodioritas y rocas plutónicas, que litológicamente impiden el almacenamiento de aguas subterráneas, siendo las únicas zonas favorables y de muy escaso caudal las que se originan por alteración de la roca en zonas de fractura.

Por otro lado, los terrenos más septentrionales son igualmente pobres, dada la impermeabilidad de las series terciarias en unos casos, o la escasa rentabilidad de los materiales arcósicos, a escasas profundidades, que en todo caso sirven como área de recarga hacia acuíferos más interesantes hacia el centro de la cuenca.

5. Otros factores ambientales asociados al medio hídrico:

Las masas de agua artificiales interceptadas por los corredores propuestos son las siguientes:

Corredor 5: Charca de la carretera (km 27) a Pajares de Adaja.

Corredor 6: Embalse de Barrio y Charca de la carretera (km 27) a Pajares de Adaja.

Corredor 8: Embalse de Barrio.

6. Zonas protegidas de la cuenca del Duero y otras figuras de protección:

Con respecto a los Lugares de Importancia Comunitaria, el Corredor 5 intercepta el LIC

ES4110103 "Encinares de los ríos Adaja y Voltoya", mientras que el Corredor 4 se localiza a 335 m de este espacio, y el Corredor 6 se ubica a 190 m del LIC ES4160111 "Valles del Voltoya y el Zorita".
El entorno próximo de los corredores se localizan la "Laguna del Oso" y la "Laguna Redonda", catalogadas como Zonas Húmedas.

7. Impactos potenciales sobre el medio hídrico:

- Cambio en la calidad de las aguas por los movimientos de tierras y maquinaria en la fase de construcción.
- Efecto presa por intercepción de líneas de escorrentía naturales en la fase de explotación debido a la presencia de la infraestructura.
- Excavaciones profundas que interceptasen el nivel freático.
- Vertidos accidentales al terreno que pudieran percolar alterando la calidad de las aguas.

8. Medidas preventivas y/o correctoras en relación con el medio hídrico:

- En fases posteriores, el diseño de la autovía dispondrá de las estructuras necesarias para salvar todos los cauces que se cruzan para garantizar la integridad de la red hidrográfica.
- Para evitar durante la fase de obras vertidos accidentales o situaciones de riesgo, que pudieran alterar la calidad de las aguas subterráneas y superficiales, se adoptarán las medidas preventivas oportunas para minimizar la afección sobre las mismas.
- La infraestructura contará con un sistema de drenaje adecuado que evite la contaminación de las aguas, tanto las superficiales como las subterráneas.

SITUACIÓN GEOGRÁFICA DE LAS ACTUACIONES RESPECTO A CAUCES PÚBLICOS

Según las comprobaciones cartográficas realizadas por este Organismo de cuenca, a partir de la documentación aportada por el promotor, se informa que los cauces atravesados en cada una de las alternativas son los siguientes, tal y como se puede observar en el análisis espacial que se adjunta al presente informe:

Corredor 1: Arroyo de la Fuente o caz de la Guareda, arroyo de las Vegas, arroyo de lo Reguera, arroyo de los Regueros o arroyo de Valtodano, arroyo de Palacios, arroyo del reguerón, barranco de Barriagudo, zanja de las Aloberas y un arroyo sin denominación.

Corredor 2: Río Arevalillo, arroyo de la Cabeza del Pontón o Rioseco, arroyo de Palacios, arroyo de Vinaderos Rubios, arroyo del Torcal o río de las Berlanas, arroyo del Valle ó de Navares y un arroyo sin denominación.

Corredor 3: Río Adaja, arroyo de la Castellana, arroyo del Torcal o río de las Berlanas, arroyo del Valle ó de Navares, arroyo Seco y un arroyo sin denominación.

Corredor 4: Río Adaja, arroyo de San Miguel, arroyo de Canta Milano, arroyo de la Chorrera, arroyo de la Garvitera, arroyo de la Medrosa, arroyo de la Virgen o de la Muñeca, arroyo de los Barreros, arroyo de los Moros, arroyo de los Regajales, arroyo de los Vallejos, arroyo de Pelayos o colector del Rincón o colector del Gontón, arroyo de Prado Carranero o Carravilla, arroyo del Magistrado o colector de la Reguera, arroyo del Monte, arroyo del



Prado San Antón, arroyo del Valle, arroyo del Valle o de las Viñas, arroyo del Valle ó de Navares, barranco de Valchiquito o colector de los Toscales, cárcava de San Antonio, colector de la Huerta o colector de las Vegas, colector de la Perota, colector de la Tejera, colector de las Puertas, colector del Moro, colector las Viñas y un arroyo sin denominación.

Corredor 5: Arroyo Colerón, arroyo de San Miguel, arroyo de la Chorrera, arroyo de la Garvitera, arroyo de los Diezgos, arroyo de los Tordos, arroyo de prado Carranero o Carravilla, arroyo de Zurra, arroyo del Carcavón, arroyo del Magistrado o colector de la Reguera, arroyo del Monte, arroyo del Prado San Antón, arroyo del Valle, arroyo del Valle o de las Viñas, arroyo tabernilla ó zorrumer, arroyo Unhuerto, barranco de Valchiquito o colector de los Toscales, colector de la Huerta o colector de las Vegas, colector de la Perota y un arroyo sin denominación.

Corredor 6: Río Adaja, arroyo de San Miguel, arroyo de Aldeanueva, arroyo de Canta Milano, arroyo de la Cabeza del Pontón o Rioseco, arroyo de la Curva, arroyo de la Garvitera, arroyo de la Regueruela, arroyo de la Solanilla, arroyo de la Virgen, arroyo de la Virgen o de la Muñeca, arroyo de las Travesas, arroyo de los Vallejos, arroyo de San Cristóbal, arroyo del Chorrillo Nuevo, arroyo del Chorrillo Viejo, arroyo del Magistrado o colector de la Reguera, arroyo del Molino, arroyo del Monte, arroyo del Torcal o río de las Berlanas, arroyo del Valle o de las Viñas, colector de la Tejera y un arroyo sin denominación.

Corredor 7: Río Arevalillo, arroyo de la Regueruela, arroyo de Palacios, arroyo de Vinaderos Rubios, arroyo del Molino, arroyo del Vallejo, colector de la Marisancha o colector del Porretal y un arroyo sin denominación.

Corredor 8: Río Adaja, arroyo de Aldeanueva, arroyo de la Cabeza del Pontón o río Seco, arroyo de la Castellana, arroyo de la Regueruela, arroyo de la Solanilla, arroyo de San Cristóbal, arroyo del Chorrillo Nuevo, arroyo del Chorrillo Viejo, arroyo del Molino, arroyo del Torcal o río de las Berlanas, arroyo Seco y un arroyo sin denominación.

CONCLUSIONES

Se ha examinado el contenido del documento inicial del proyecto, a la vista del cual a continuación se señalan los siguientes aspectos relacionados con el medio hídrico, que deberán ser tenidos en cuenta por el promotor a la hora de redactar el correspondiente estudio de impacto ambiental:

1. Posibles afecciones al dominio público hidráulico, zona de policía de cauce público y servidumbres:

- Desde este Organismo de cuenca, se señala que, en la selección del corredor y del trazado definitivo de alternativas se tenga en cuenta, como criterio, la menor afección posible a los elementos que integran el dominio público hidráulico.

No obstante, en el estudio de impacto ambiental se deberá incluir la distancia mínima de las futuras alternativas de trazado a cauces públicos, especificando si se produce afección directa al dominio público hidráulico y/o a la zona de policía de cauce. En el caso de que esté prevista afección directa sobre el dominio público hidráulico y/o zona de policía de cauce, deberá quedar plenamente justificado en el estudio de impacto ambiental, y se deberán señalar las medidas preventivas y/o correctoras propuestas para tales afecciones. En cualquier caso, se deberá obtener, con carácter previo, la correspondiente autorización de esta Confederación Hidrográfica.

Con carácter general, se informa desfavorablemente la intercepción de cauces públicos o la modificación de los mismos en cualquiera de sus dimensiones espaciales.



- Además, 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. A este respecto, se deberá dejar completamente libre de cualquier obra que se vaya a realizar dicha zona de servidumbre.
- En caso de que alguna de las infraestructuras proyectadas queden situadas en zona inundable se deberán analizar los riesgos mediante la realización de los estudios técnicos necesarios y, si procede, adoptar las medidas pertinentes con arreglo a lo previsto en la legislación de protección civil al efecto. Este Organismo de cuenca no será responsable de futuras afecciones debidas a esta circunstancia.
- Si estuviera prevista la ejecución de puentes y pasos sobre cauces de más de 5 m de ancho en coronación serán de aplicación, en su diseño, los criterios de la Instrucción de Carreteras 5.2- IC "Drenaje Superficial", aprobada por Orden de 14 de mayo de 1990 (BOE nº 123, de 23 de mayo de 1990), exigiéndose una capacidad de desagüe para la avenida de los cien años, en el caso de carreteras, y de quinientos en el caso de autovías y autopistas.

Según las comprobaciones cartográficas realizadas por este Organismo de cuenca, se ha verificado que la actuación proyectada se localiza sobre las siguientes zonas de salvaguarda de zonas protegidas de abastecimiento superficial o subterráneo, incluidas en el registro de zonas protegidas de la cuenca del Duero:

Corredor 1: Zonas protegidas de abastecimientos subterráneos de Aldeaseca, Chaherrero y Villanueva del Aceral.

Corredor 2: Zonas protegidas de abastecimientos subterráneos de Arévalo y El Bohodón.

Corredor 3: Zonas protegidas de abastecimientos subterráneos de El Bohodón y zonas protegidas de abastecimientos superficiales de Arévalo.

Corredor 4: Zonas protegidas de abastecimientos superficiales de Arévalo.

Corredor 5: Zonas protegidas de abastecimientos subterráneos de Pajares de Adaja y Santo Domingo de las Posadas.

Corredor 6: Zonas protegidas de abastecimientos subterráneos de La Estación y zonas protegidas de abastecimientos superficiales de Arévalo.

Corredor 7: Zonas protegidas de abastecimientos subterráneos de Cabizuela, Nava de Arévalo y San Juan de la Encinilla.

Corredor 8: Zonas protegidas de abastecimientos subterráneos de El Bohodón y zonas protegidas de abastecimientos superficiales de Arévalo.

El estudio de impacto ambiental deberá analizar las posibles afecciones a estas zonas protegidas, incluyendo las medidas preventivas y/o correctoras adecuadas para evitarlas o minimizarlas.

Asimismo, se considera oportuno informar de esta circunstancia al titular de los aprovechamientos.

2. Posibles afecciones a las aguas subterráneas:

- En cuanto al posible aludamiento de aguas subterráneas, se atenderá a lo dispuesto en los artículos 16 y 316.c del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.



3. Posibles captaciones de aguas superficiales y/o subterráneas:

- Se deberá señalar, en el estudio de impacto ambiental, si será necesario el uso de agua para el desarrollo del proyecto y, en caso positivo, indicar el origen del abastecimiento y el volumen a utilizar. Si fuera necesaria la captación de aguas superficiales y/o subterráneas, previamente, será preciso obtener de esta Confederación Hidrográfica la correspondiente autorización o concesión administrativa, según proceda teniendo en cuenta la normativa en vigor.

4. Calidad de las aguas superficiales y/o subterráneas. Drenajes y vertidos:

- Durante los movimientos de tierras, se deberán establecer las medidas necesarias para la retención de sólidos previa a la evacuación de las aguas de escorrentía superficial, con el fin de evitar el incremento de sólidos en suspensión en el agua de los cauces de la zona de actuación, garantizando que tanto su instalación como su posterior retirada, una vez finalizada su función, no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretenden proteger. Dichas medidas deberán quedar incluidas en el estudio de impacto ambiental. No obstante, en el caso de que, finalmente, se produjera vertido sobre algún elemento del dominio público hidráulico (aguas superficiales o subterráneas), previamente se deberá disponer de la correspondiente autorización de vertido de esta Confederación Hidrográfica, según lo establecido en el artículo 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- En el estudio de impacto ambiental se deberá indicar la ubicación de los posibles vertederos que, en su caso, sean necesarios para la ejecución del proyecto. En este sentido, se evitará la ubicación de vertederos en cauces públicos, tanto de aguas permanentes como de aguas temporales. Además, se respetará la zona de servidumbre de los cauces públicos. En la medida de lo posible, los vertederos deberán situarse también fuera de zona de policía de cauce, puesto que constituyen un importante foco potencial de contaminación de las aguas superficiales.

Todos los vertederos se deberán diseñar de tal manera que sean capaces de drenar y recoger las aguas de escorrentía que reciban directamente y circulen a través de ellos; así como de desviar las aguas de escorrentía procedentes de cotas superiores para evitar su contacto con los materiales depositados. Se deberá estudiar la naturaleza de los lixiviados generados en los vertederos (en función de la naturaleza de los materiales depositados en los mismos); así como la posibilidad de recircular los lixiviados al vaso del vertedero para disminuir el volumen de vertido, disposición y características de las balsas de recogida de lixiviados, tratamiento previsto previo al vertido (en su caso) de los mismos, etc.

- Se deberán incluir, asimismo las medidas oportunas para asegurar que, en ningún caso, se produzcan vertidos accidentales de aceites, combustibles, lubricantes, mezclas bituminosas, restos de hormigonado u otras sustancias similares sobre cualquier elemento del dominio público hidráulico, incluidos los vertidos indirectos a las aguas subterráneas como consecuencia de vertidos al terreno.

Este aspecto cobra especial importancia en este caso, puesto que, una vez consultado el mapa litoestratigráfico (ver figura 2), se comprueba que parte de la zona de actuación se sitúa sobre materiales detríticos de alta y muy alta permeabilidad, así como sobre rocas carbonatadas de alta permeabilidad, por lo que existe riesgo de afección a las aguas subterráneas.

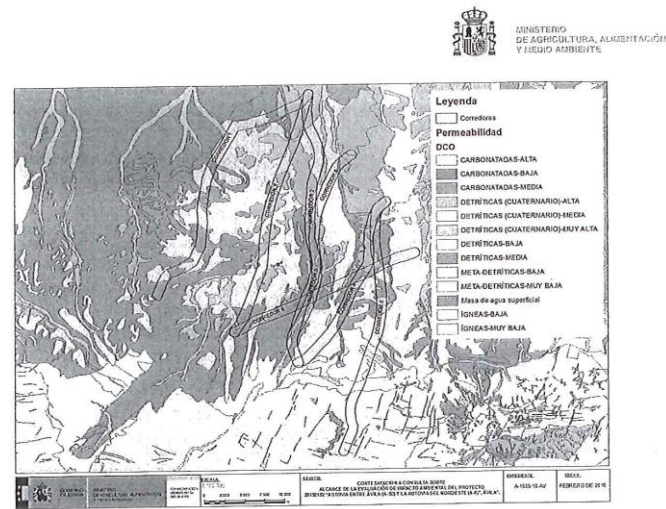


Figura 2.- Litología y permeabilidad de la zona de actuación.

En todo caso, sería deseable la elaboración de protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de vertidos accidentales de este tipo de sustancias, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de las aguas superficiales y/o subterráneas.

- En el estudio de impacto ambiental se deberá señalar la ubicación de las instalaciones auxiliares. En la elección de estas áreas se deberá evitar la ocupación del dominio público hidráulico y de la zona de servidumbre de los cauces. Se evitará también, en la medida de lo posible, la ocupación de la zona de policía de cauce público y de terrenos situados sobre materiales de alta permeabilidad.
- Las zonas en las que se ubiquen las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán ser impermeabilizadas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas. Las aguas procedentes de la escorrentía de estas zonas impermeabilizadas deberán ser recogidas y gestionadas adecuadamente para evitar la contaminación del dominio público hidráulico.
- En relación a las aguas residuales generadas por la eventual instalación de casetas de obra o similar, se recomienda la disposición de un depósito estanco, sin salida al exterior, que almacene las aguas residuales para, posteriormente, ser retiradas de forma periódica para su tratamiento mediante gestor autorizado. No obstante, en el caso de que, finalmente, se produjera vertido sobre algún elemento del dominio público hidráulico, previamente, se deberá disponer de la correspondiente autorización de vertido de esta Confederación Hidrográfica, según lo establecido en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL TAGO



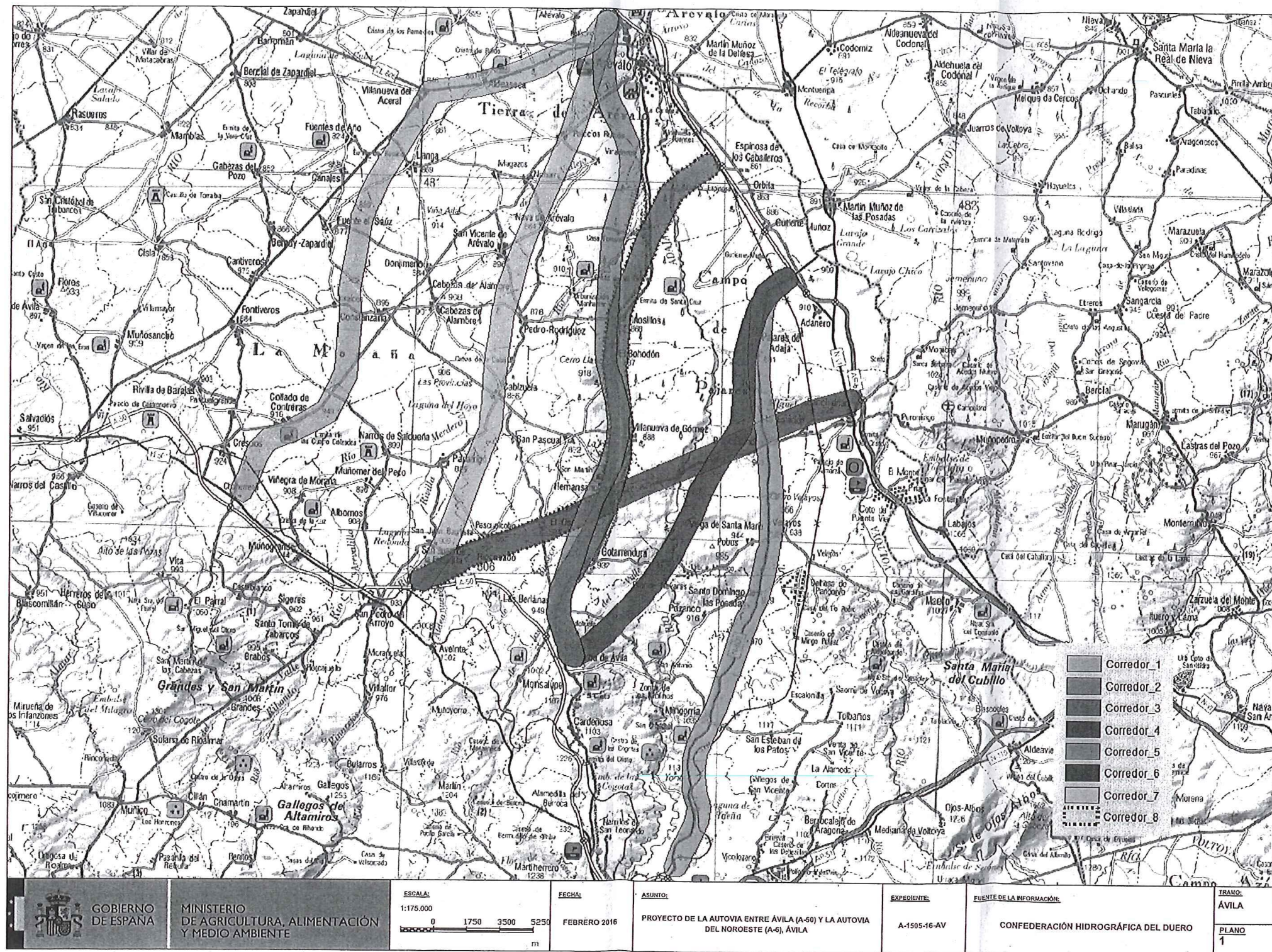
5. Otras consideraciones:

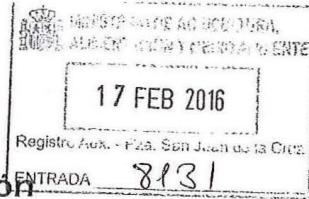
- En la ejecución de obras de drenaje, no se concentrarán varios cauces en una sola obra, debiéndose realizar una obra de drenaje para cada cauce.
- En caso de que pueda verse alterado el drenaje natural del terreno por las obras de infraestructura, remodelación y construcción de accesos, deberá ser restaurado o resituido adecuadamente.
- Se deberá evitar cualquier posible embalsamiento de las aguas. Si fuese estrictamente necesario, previamente se deberá disponer de autorización de esta Confederación Hidrográfica, la cual establecerá (en su caso) las condiciones necesarias para minimizar la afección al dominio público hidráulico, la calidad de las aguas y los ecosistemas acuáticos.
- No se llevarán a cabo ni desvíos ni retenciones temporales de caudales. En el caso de que se justifique como la única solución un desvío o retención temporal de caudales para llevar a cabo una actuación determinada, será notificado previamente a esta Confederación Hidrográfica, que, en su caso, otorgará la autorización correspondiente y las condiciones para llevar a cabo las actuaciones.
- Cualquier acopio de materiales se ubicará de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de vertido, ya sea directo o indirecto; por escorrentía, erosión, infiltración u otros mecanismos sobre las aguas superficiales o subterráneas.
- Se evitará, en la medida de lo posible, la eliminación de vegetación riparia autóctona existente, en su caso, en la zona de actuación, puesto que desempeña importantes funciones ecológicas e hidrológicas. Este aspecto cobra mayor importancia en el Corredor 5 al afectar a una zona catalogada como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), en concreto, el LIC "Encinares de los ríos Adaja y Voltoya (ES4110103)". En el caso de que sea necesario llevar a cabo alguna repoblación, en cuanto a vegetación de ribera se refiere, se recomienda utilizar, en todo caso, especies autóctonas.

El presente informe no exige de cualquier autorización o concesión que compete otorgar a esta Confederación Hidrográfica en aplicación de la legislación vigente en materia de su competencia. Cualquier obra en cauce o zona de policía requerirá de la correspondiente autorización de esta Confederación Hidrográfica, así como de autorización de vertido en caso de que éste se realice al dominio público hidráulico.

EL COMISARIO DE AGUAS
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAGO
Julio Palares Alonso.

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL TAGO





JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. C. DE EDUCACIÓN Y C. DE CULTURA Y TURISMO.
Salida Nº. 20160840000391
11/02/2016 10:54:36

Oficio

Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150162 "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6)"

S/Ref.: 20150162
Nº Expte.: 01/AV-2016

En contestación a su consulta sobre el alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto de referencia, se remite el informe técnico del Servicio de Ordenación y Protección de esta Dirección General.

Valladolid, 10 de febrero de 2016
EL DIRECTOR GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL



Fdo.: Enrique Saiz Martín.

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
D. G. DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL
MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
Plaza San Juan de la Cruz, s/n
28071 MADRID

*De Paz
I. García B
13*

Avenida del Monasterio Ntra. Sra. de Prado, s/n - 47071 Valladolid - Teléf. 983 411 800 - Fax. 983 411 050



INFORME SOBRE PROYECTO "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6)"

S. Ref: 20150162
Expte. 01/AV-2016

En relación con la petición de sugerencias desde el punto de vista ambiental sobre el proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6)", en la provincia de Ávila, cuyo promotor es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, una vez consultado el Servicio Territorial de Cultura de Ávila, se formulan las siguientes consideraciones.

De acuerdo con el informe técnico remitido por el Servicio Territorial de Cultura de Ávila, el proyecto de referencia no contiene una documentación exhaustiva basada en un conocimiento integral y total del territorio. Debemos tener en cuenta que la zona en la que se plantean las alternativas posibles para la Autovía es una zona de proliferación general de yacimientos arqueológicos, fundamentalmente desde la Edad del Cobre hasta la época medieval. Por tanto, a la vista de estos antecedentes, se considera pertinente la realización de una prospección arqueológica intensiva del área afectada que garantice la correcta protección del Patrimonio Arqueológico de la Comunidad de Castilla y León en el área afectada por el proyecto. De los resultados de dicha prospección, se podrán establecer las medidas correctoras oportunas para la protección de los bienes arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto.

Cualquier intervención arqueológica que haya de realizarse se deberá hacer en coordinación con la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de Ávila y requerirá autorización administrativa previa de acuerdo con el artículo 55.1 de la Ley 12/2002 de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

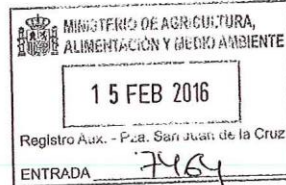
Avenida del Monasterio Ntra. Sra. De Prado, s/n. - 47071 Valladolid - Teléf. 983 411 800 - Fax 983 411 050



Asimismo, se recuerda que en el caso de hallazgos casuales, se estará a lo previsto en los artículos 59 y 60 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León

Valladolid, 9 de febrero de 2016
LA JEFA DEL SERVICIO DE ORDENACIÓN Y PROTECCIÓN

Fdo.: Silvia Escuredo Hogan



FECHA
Ávila, 9 febrero 2016

SU REFERENCIA
Arqueología FF/FE

NUESTRA REFERENCIA
Arqueología FF/FE

ASUNTO
Rº informe proyecto Autovía

DESTINATARIO
MINISTERIO DE AGRICULTURA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO
AMBIENTE
Secretaría de Estado de Medio
Ambiente
Plaza de San Juan de la Cruz s/n
28071 MADRID

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
DELEGACIÓN T. AVILA. REGISTRO
UNICO EDIFICIO LOS PAULES

Salida Nº. 2016158000893
09/02/2016 13:37:02

En relación con el proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6)" se adjunta informe técnico conforme a lo interesado en su escrito de fecha 21-1-2016 (Ref.: SGEA/IGB/mltr/20150162).

El Jefe del Servicio Territorial
de Cultura

Fdo.: Alejandro Nuñez Alvaro

*De Paz
J. García B
B*

Plaza de Fuente El Sol, 1 - 05001 Ávila - Teléf. 920 35 50 92 - Fax 920 35 50 95



J. FRANCISCO FABIÁN GARCÍA, Arqueólogo Territorial de la Junta de Castilla y León en Ávila, en relación con el proyecto de autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6), Ávila, expte.: 20150162, remitido a este Servicio por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a través de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por una parte, y por otra, por el Servicio de Ordenación y Protección del Patrimonio Histórico, de la Junta de Castilla y León,

INFORMO lo siguiente:

- 1.- El presente proyecto resulta de una derivación de otro de menor ámbito ya abordado en 2007, sometido a E.I.A. (Expte. 322/06) en el que se planteaba el aquel caso una alternativa para la conexión entre la Autovía Ávila y Adanero, en el área comprendida entre la A-6 y la N-VI por el Este, la AV-804 por el Oeste, el entorno de Adanero por el Norte y Ávila por el Sur. A este proyecto se hace referencia en el actual documento.
- 2.- El documento que ahora se presenta ofrece un planteamiento más amplio buscando esencialmente estudiar la conexión de un corredor entre la Autovía A-50 y la Autovía del NO (A-6), todo ello dentro de la provincia de Ávila. Se trata por tanto de un estudio informativo que pretende evaluar una mejor opción.
- 3.- Este informe, dada la documentación existente y manejable por el que lo firma expone consideraciones generales a tener en cuenta puesto que no se dispone de una documentación exhaustiva basada en el conocimiento integral y total del territorio. Por tanto los puntos que a continuación se exponen lo son en base a datos muy generales que es necesario ampliar de cara a una decisión definitiva:

A.- La zona en la que se plantean las alternativas posibles es zona de proliferación general de yacimientos arqueológicos fundamentalmente desde la Edad del Cobre hasta la época medieval.

B.- El conocimiento que el Servicio Territorial de Cultura de Ávila tiene de yacimientos lo es en base a una prospección arqueológica de tipo selectivo llevada a cabo hace 24 años que constituyó las campañas correspondientes al Inventario Arqueológico de la Provincia de Ávila. Los resultados de dicha campaña suponen una información parcial que es preciso ampliar cuando se plantea un proyecto que implica importantes movimientos de tierra susceptibles de afectar a yacimientos arqueológicos.

Plaza de Fuente El Sol, 1 - 05001 Ávila - Teléf. 920 35 50 92 - Fax 920 35 50 95



4.- Por todo lo expuesto hasta aquí, y dadas las condiciones, circunstancias y tramitación de la obra ha de considerarse de aplicación el Artículo 30 de la Ley 12/2002 (Ley de Patrimonio Cultural de Castilla y León) y el Artículo 80 del Reglamento que la desarrolla (Decreto 37/2007) en los que se define el procedimiento a seguir en el marco de la Evaluación de Impacto Ambiental procedente, dado que la zona proyectada es zona potencial de hallazgos arqueológicos. Todo ello deberá efectuarse una vez decidida la alternativa más apropiada. De la aplicación de dicha normativa derivarán, en su caso, las medidas correctoras a llevar a cabo en relación con el Patrimonio Histórico-Arqueológico conforme determine el estado de la afección.

Ávila, 4 febrero 2016

Fdo. Francisco Fabián García


Plaza de Fuente El Sol, 1 - 05001 Ávila - Teléf. 920 35 50 92 - Fax 920 35 50 95

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO DE CULTURA

DIRECCIÓN GENERAL DE BELLAS ARTES Y BIENES CULTURALES Y DE ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO

05 ABR 2016

Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz

ENTRADA 16525

29 MAR 2016

REGISTRO DE SALIDA Nº 2228

Sr. D. Francisco Muñoz García
Subdirector General de Evaluación Ambiental
Secretaría de Estado de Medio Ambiente
Plaza de S. Juan de la Cruz s/n
28071 Madrid

Su/Refª.: SGEA/IGB/mlr/20150162
 N/Refª.: SGPPH/ECV/msn
 Nº/ Exp.: CS-03-2016
 Fecha: 28 de marzo de 2016
 Asunto: Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150162
 autovía entre Ávila (A-50) y autovía del noroeste (A-6) Ávila

En relación con el asunto de referencia le comunicamos que, tras examinar el estudio informativo aportado, se valora muy positivamente la evaluación arqueológica de la zona a intervenir realizada, como las medidas propuestas para la protección del Patrimonio Arqueológico durante el desarrollo de las obras.

En consecuencia le informo que el proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y autovía del noroeste (A-6) Ávila" no causa impactos significativos en materias que son competencia de esta Subdirección General.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos.

LA SUBDIRECTORA GENERAL

Fdo.: Elisa de Cabo de la Vega

*De Paz
J. G. B.*

19
2015
CENTENARIO
DIRECCIÓN GENERAL
DE BELLAS ARTES

13
PLAZA DEL REY, 1
28004 MADRID
TEL: 91 701 70 35
FAX: 91 701 73 82

 **Junta de Castilla y León**
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. C. DE AGRICULTURA Y G. Y G. DE FOMENTO Y M. AMBIENTE
SERIE Nº 20161510001195
15062016 10:27:34

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071. MADRID

ASUNTO: CONTESTACIÓN A CONSULTAS 20150162 AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6), ÁVILA.

Con el objeto de elaborar el Informe de Alcance del Estudio de Impacto Ambiental, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se solicita a este Centro Directivo el presente Informe. De acuerdo a su escrito esta Dirección General ha descargado, desde la página web del Ministerio de Medio Ambiente el Documento Inicial de la autovía del Asunto cuyo promotor es el Ministerio de Fomento.

Uno de los antecedentes administrativos del Estudio Informativo de la autovía entre la ciudad de Ávila y la autovía del noroeste (A-6) es el Estudio del año 2006 realizado por este Centro Directivo.

La necesidad de esta actuación va unida estrechamente a la futura autovía entre Ávila y Maqueda (A-5) pero también esta Autovía permitirá la conexión por vía de alta capacidad de la mayoría de capitales de provincia de Castilla y León y de las CC.AA. limítrofes con la ciudad de Ávila siendo esta una de las prioridades de la política territorial de la Autonomía, por ello **esta autovía se considera primordial para los intereses regionales.**

Esta Dirección General **no tiene observación alguna en cuanto a los efectos ambientales**, que serán realizados en su caso por la Dirección General competente en materia de Medio Ambiente.

Valladolid, 4 de febrero de 2016

EL JEFE DEL ÁREA

Fdo.: Antonio Ruiloba Errandonea

Conforme,
EL DIRECTOR GENERAL
DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

Fdo.: Luis Alberto Solís Villa

De Paz
I. S. Ruiloba
13



A/A: SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO
NATURAL

SUBDELEGACIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

ASUNTO: "CONTESTACIÓN A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA
EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150162 AUTOVÍA
ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A6), ÁVILA"

AYUNTAMIENTO DE NAVA DE ARÉVALO (Ávila)	
REGISTRO GENERAL (Ventanilla única)	
ENTRADA	SALIDA
Nº 156	Nº
Fecha 19-2-16	
Hora 12:54	

En contestación al estudio que se está sometiendo a información pública, desde la Comunidad de Regantes Río Adaja, pese no haber sido consultada formalmente se quiere hacer constar su punto de vista respecto a las distintas alternativas que se presentan para el proyecto "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA(A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A6)"

En primer lugar, se quiere hacer hincapié en los datos que se indican sobre el PIB. Si bien en el estudio se habla del PIB nacional y del PIB de la provincia, no se hace un estudio de este parámetro en la comarca. Si se hiciera, se observaría como en la comarca de Arévalo, la agricultura y los servicios que de ella se derivan, suponen la mayor parte del PIB. Además, si se hiciera la distinción entre agricultura de regadío y de secano, se vería como la agricultura de regadío es la que mayor volumen aporta al PIB en la comarca de Arévalo.

También se quiere dejar claro que, debido al declive que venía acusando la agricultura en los últimos años, desde las distintas administraciones y los agricultores de la zona decidieron poner en marcha el Regadío desde la Presa Castro de las Cogotas, realizando una inversión de más de 150 millones de Euros, parte de ello subvencionado por fondos de la Unión Europea. Esto ha supuesto un importante impulso económico en la zona, no solo en la zona regable si no en toda la comarca, ya que ha supuesto una recarga del acuífero y ha hecho posible que en la zona actualmente haya una pujante agricultura de regadío en la que se cultivan, tal como dice el estudio, productos como la remolacha, pero además, se siembran otros muchos como patatas, maíz, fresas, zanahorias, cebollas, puerros, alfalfa y otros. Esto está originando que en determinadas épocas del año sea necesario importar mano de obra extranjera ya que en la zona no hay gente suficiente para satisfacer estas puntas de demanda de mano de obra.

En el estudio objeto del presente escrito también se habla del pujante polígono industrial de Arévalo pero no se aclara que la mayoría de las empresas allí instaladas dan servicio a la agricultura, por lo que dependen directamente del buen funcionamiento y prosperidad de la zona regable.

Centrándonos en el estudio del trazado de la nueva autovía, en la primera propuesta que se presentó para conectar Ávila con la A-6 no había ninguna alternativa que afectara a la zona regable.

Tras las distintas consultas que se llevaron a cabo no se percibió ningún interés especial por parte de nadie en la construcción de esta autovía, lo único que se puede interpretar de las alegaciones que se hicieron es que nadie quería que, en caso de que se construyera, pasara por su término municipal.

A partir de estas consultas se presentan otras tres alternativas en las que una de ellas divide la zona regable.

Tras las distintas alegaciones que se presentaron, la Consejería de Fomento argumentó que no tenía interés particular en ninguna de las propuestas y que se decidiría por una en función de las alegaciones que se presentaran.

La Consejería de Agricultura, la Comunidad de Regantes Río Adaja y los ayuntamientos afectados alegaron que era inviable contemplar cualquier trazado que dividiera la zona regable. A la Consejería de Agricultura se le contestó que todas las alternativas que afectaran al regadío se considerarían menos favorables.

Tras esto, la Consejería de Fomento optó por considerar como opción más favorable la que dividiría la zona regable. Esta alternativa al principio del estudio ni siquiera se contemplaba como opción. Esto choca ya que el único organismo que pedía este trazado era el Ayuntamiento de Arévalo que, a la vez que apoyaba esta solución, desde el Club de Golf (propiedad del mismo Ayuntamiento de Arévalo) se pedía que no se contemplara esta opción puesto que afectaba a sus instalaciones.

En el encargo de la redacción del presente proyecto en el apartado DEFINICIÓN, CARACTERÍSTICAS Y UBICACIÓN DEL ESTUDIO, en la página 18 dice textualmente:

"Condiciones impuestas por las alegaciones presentadas en la Información Pública del "Estudio de Alternativas para Autovía, de Ávila a la A-6". Fase B, de clave: E.I. 1.3-AV-3.

- Red de riego y concentración parcelaria río Adaja: se trata de evitar las infraestructuras de la red de riego y concentración parcelaria del río Adaja para los que la Junta de Castilla y León ha recibido apoyo de fondos europeos"

A lo largo de todo el estudio no sólo no se ha tenido en cuenta la zona regable si no que se han manipulado los planos de manera que parezca que ni existe ni ha existido nunca regadío en esta zona. Además se han introducido otras dos nuevas variantes, ambas afectando directamente a la zona regable y dividiéndola, así como al resto de regadíos existentes.

El presente estudio tiene fecha de octubre de 2015. A finales de ese mismo mes la empresa INECO, encargada de su redacción, se puso en contacto con esta Comunidad de Regantes para solicitar de manera informal planos de los posibles servicios que podían verse afectados por las distintas alternativas que se estaban considerando. Curiosamente, en el primer plano que nos enviaron las dos alternativas que dividen la zona regable no venían incluidas. (Se adjunta el Anexo I con el plano enviado por INECO a la Comunidad de Regantes en la primera consulta)

Posteriormente se pidieron desde la Comunidad planos más concretos y en Noviembre, nos enviaron nuevos planos donde ya se contemplaban las ocho alternativas actuales. Con esto se contestó a INECO enviándoles la red de riego para que vieran las posibles afecciones que podrían tener sobre todo dos de ellas (corredores 2 y 7) y probablemente otras dos (corredores 1 y 3), dependiendo del trazado que se llegue a concretar ya que sigue siendo bastante ambiguo. El resto de corredores también nos afectarían, ya que cruzan la tubería principal que va desde el azud de derivación hasta las balsas, aunque creemos que estas alternativas serían las que ocasionarían menor perjuicio. (Adjuntamos Anexo II con el plano donde se indican los corredores a los que se refiere este párrafo)

La respuesta por parte de INECO fue que se nos mantendría informados.

Actualmente se está sometiendo a información pública el alcance del Impacto Ambiental del proyecto AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A6). Se han hecho diferentes notificaciones a organismos afectados, asociaciones ecologistas, etc., pero lógicamente no se ha hecho la consulta a la Comunidad de Regantes Río Adaja ya que, según los planos que ellos manejan en el informe, no existe regadío en la zona.

CONCLUSIONES

Por mucho que se intente hacer ver que esta zona no es de regadío y que, el pueblo de Arévalo vive principalmente de la industria, la realidad es que tanto el pueblo de Arévalo como el resto de la comarca dependen del regadío para su supervivencia y, cualquier trazado que destruya la zona regable puede traer unas consecuencias muy negativas para toda la comarca, pudiendo ser la ruina ya no sólo de agricultores afectados si no, de las empresas ubicadas en el "pujante" polígono industrial de Arévalo.

Enviamos además el plano de la zona regable así como los distintos planos de concentración parcelaria por polígonos con la red de riego existente (Anexo III)

A continuación indicamos el enlace a la página oficial de la Junta de Castilla y León donde está publicado el acuerdo de concentración y se pueden ver también las parcelas de regadío y secano.

http://www.itacyl.es/opencms_wf/opencms/proyectos/concentracion_parcelaria/proyectos/avila/AV-Adaja/

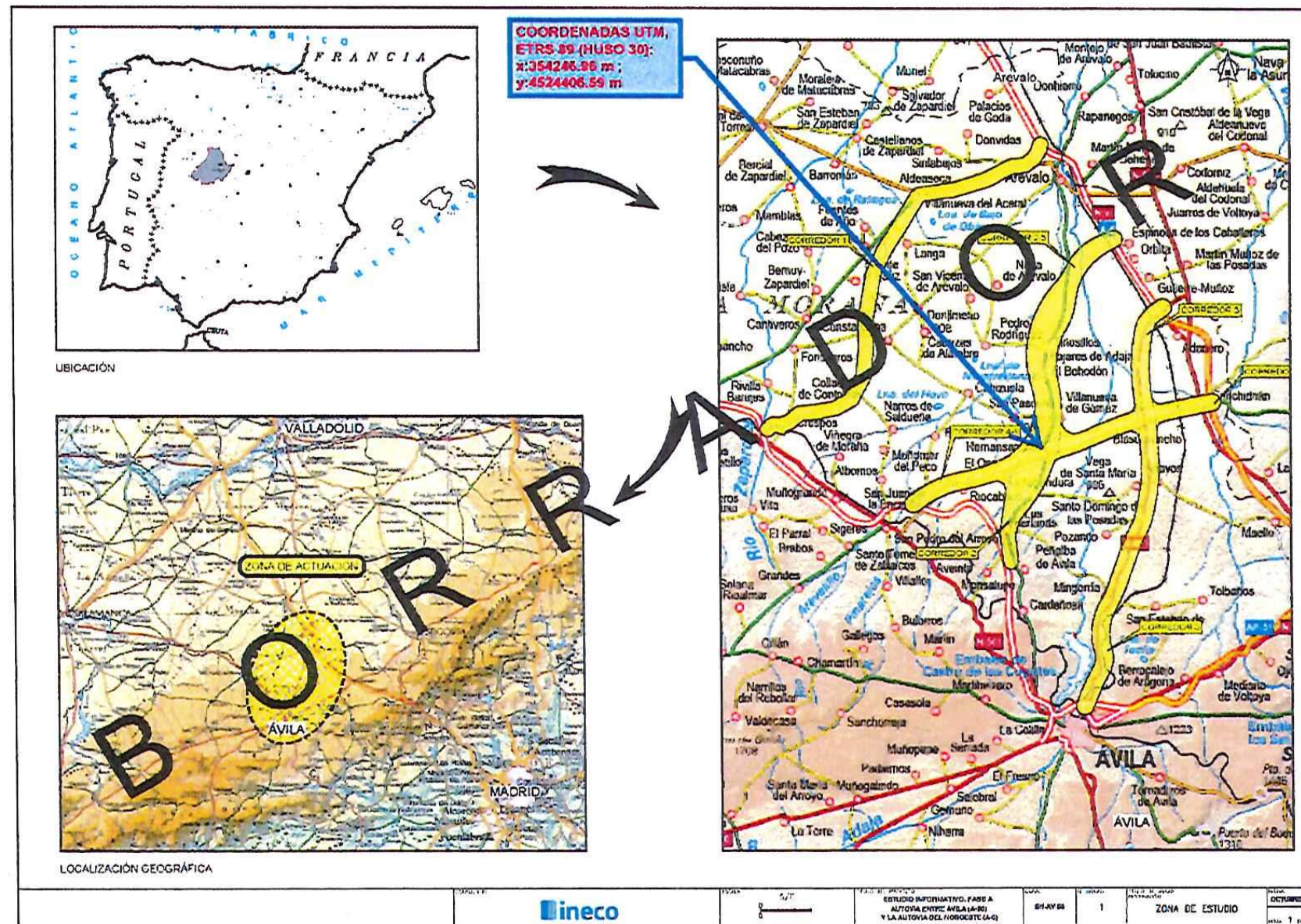
Además, adjuntamos también el Anexo IV indicando la red de riego con las tuberías de distribución de agua existentes

En Nava de Arévalo, a 16 de febrero de 2016

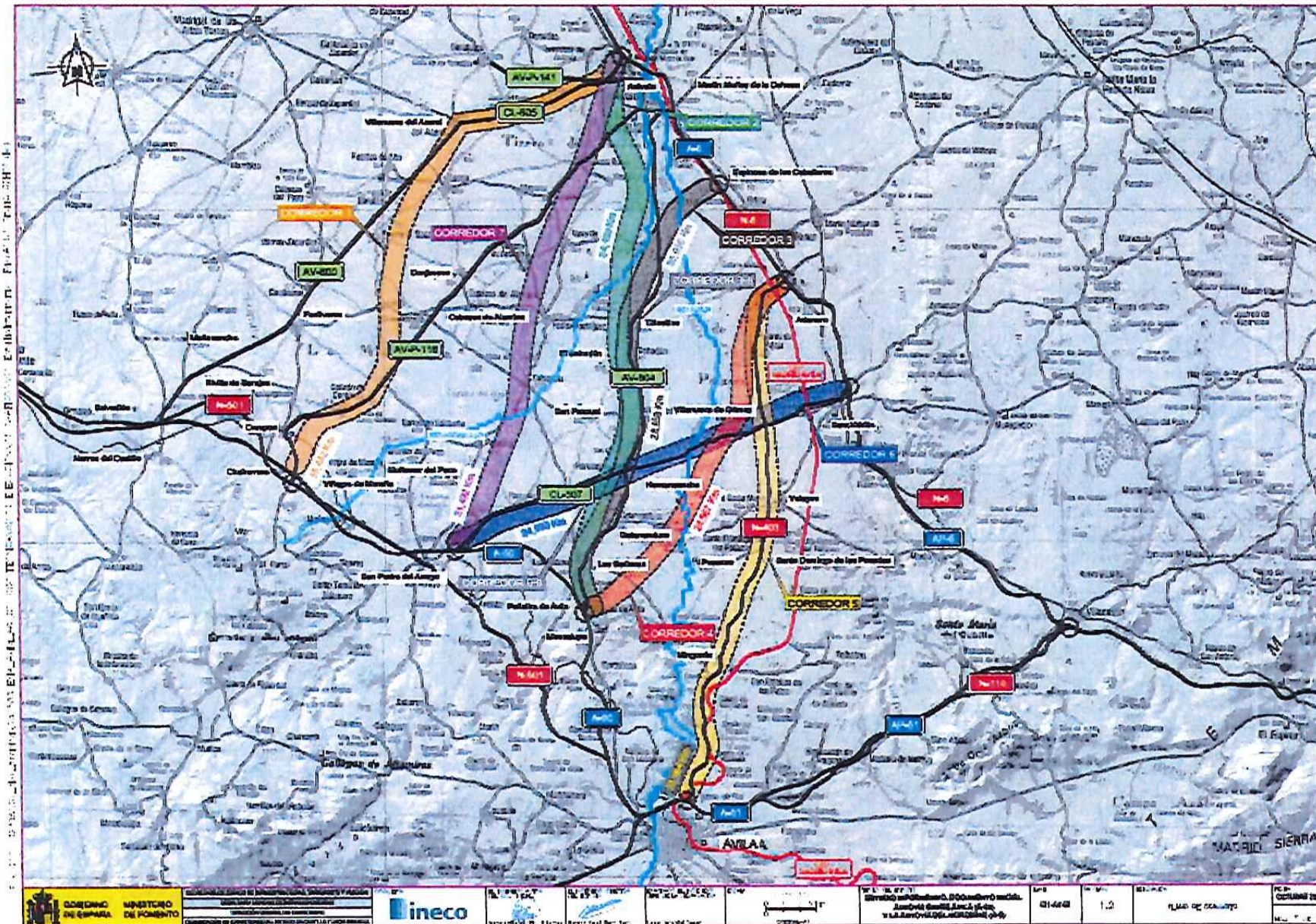
COMUNIDAD DE REGANTES
RÍO ADAJA
Nava de Arévalo
02516 NAVA DE AREVALO (Ávila)

Fdo.: Juan José Rodríguez Rodríguez
Presidente de la Comunidad de Regantes Río Adaja
Comunidad de Regantes Río Adaja
Plaza del Ayuntamiento Nº1
C.P. 02516 Nava de Arévalo (Ávila)
Tfno. 920 31 42 13 mail: regantes.adaja@gmail.com

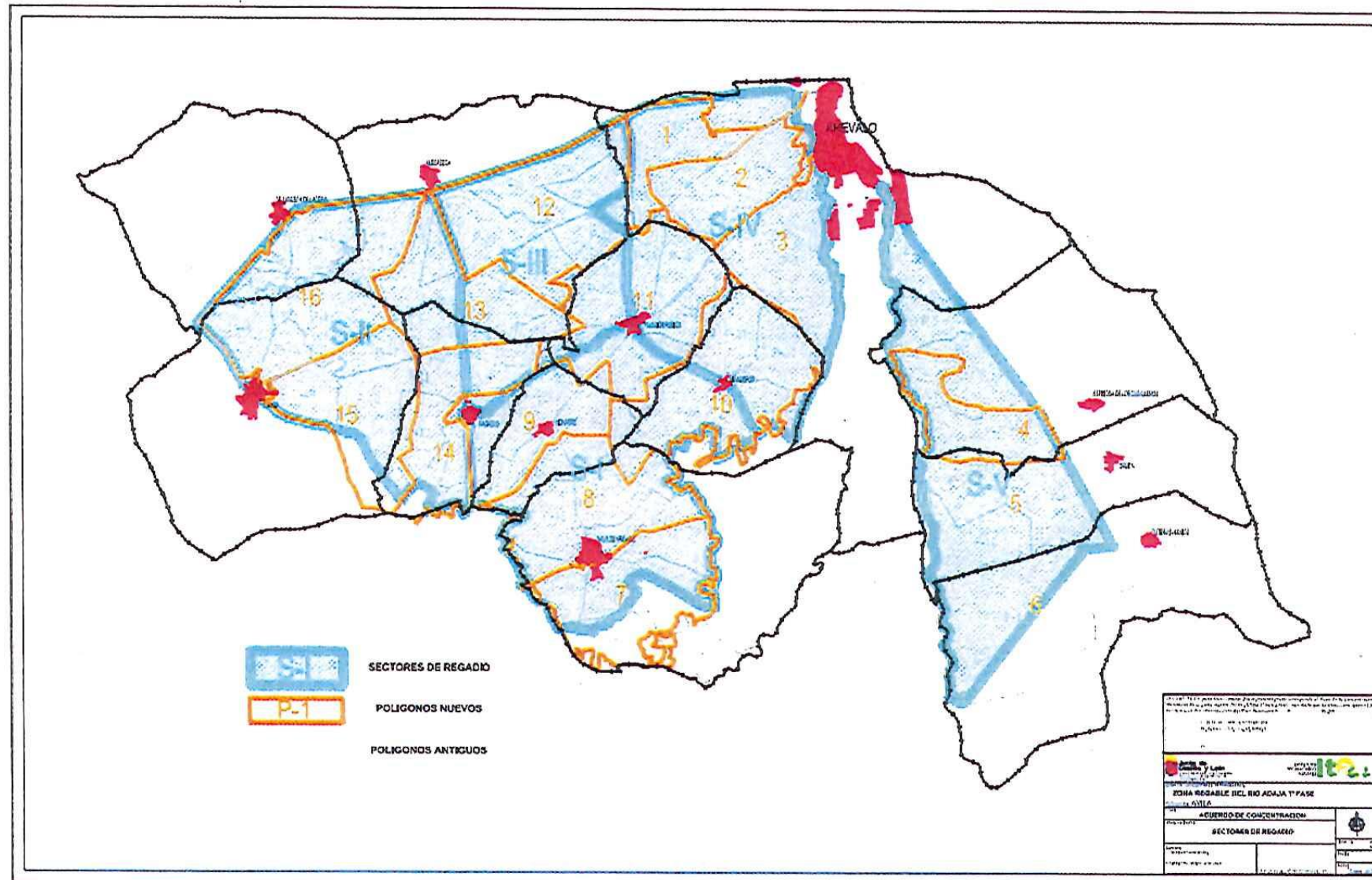
ANEJO I

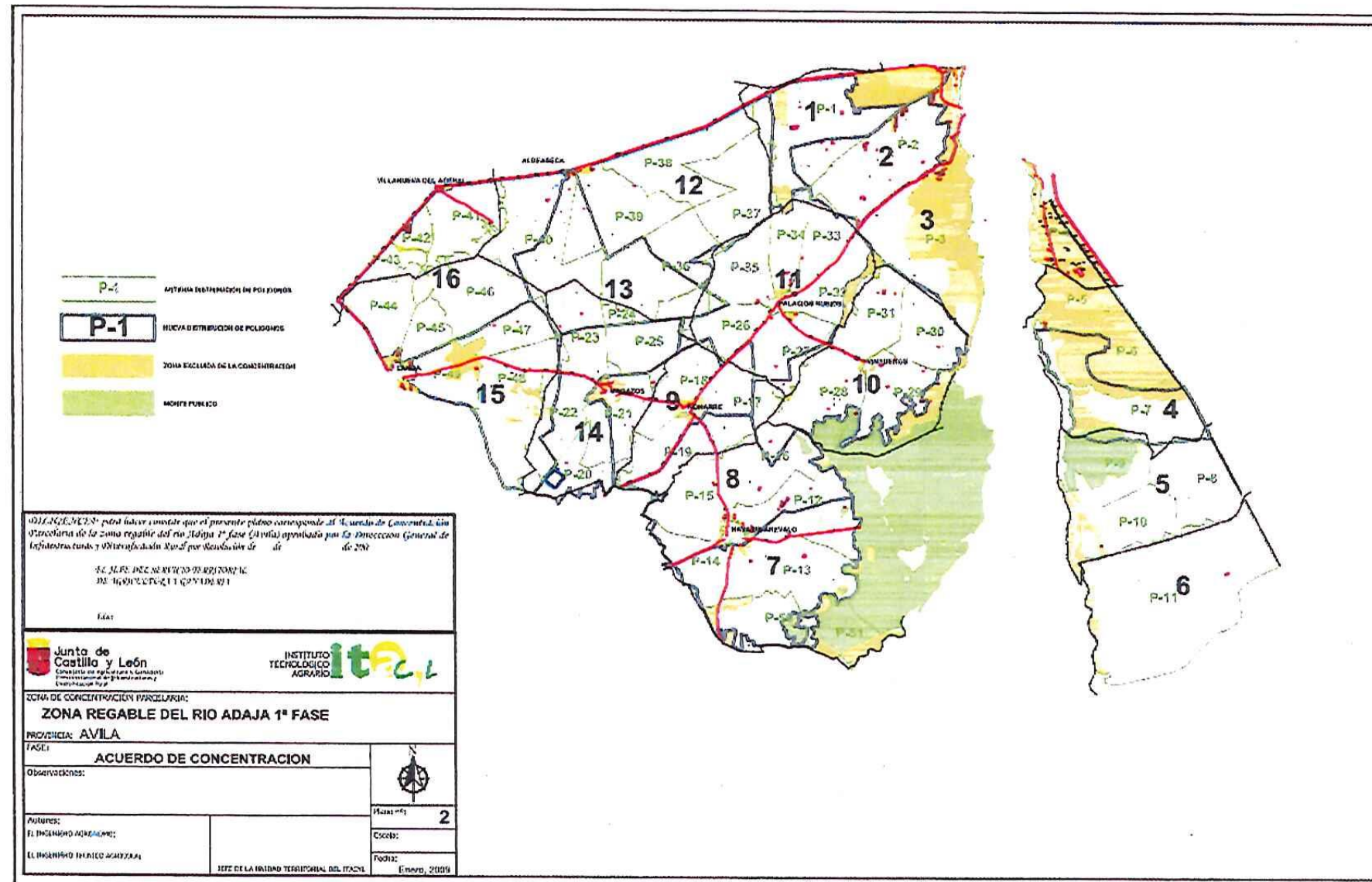


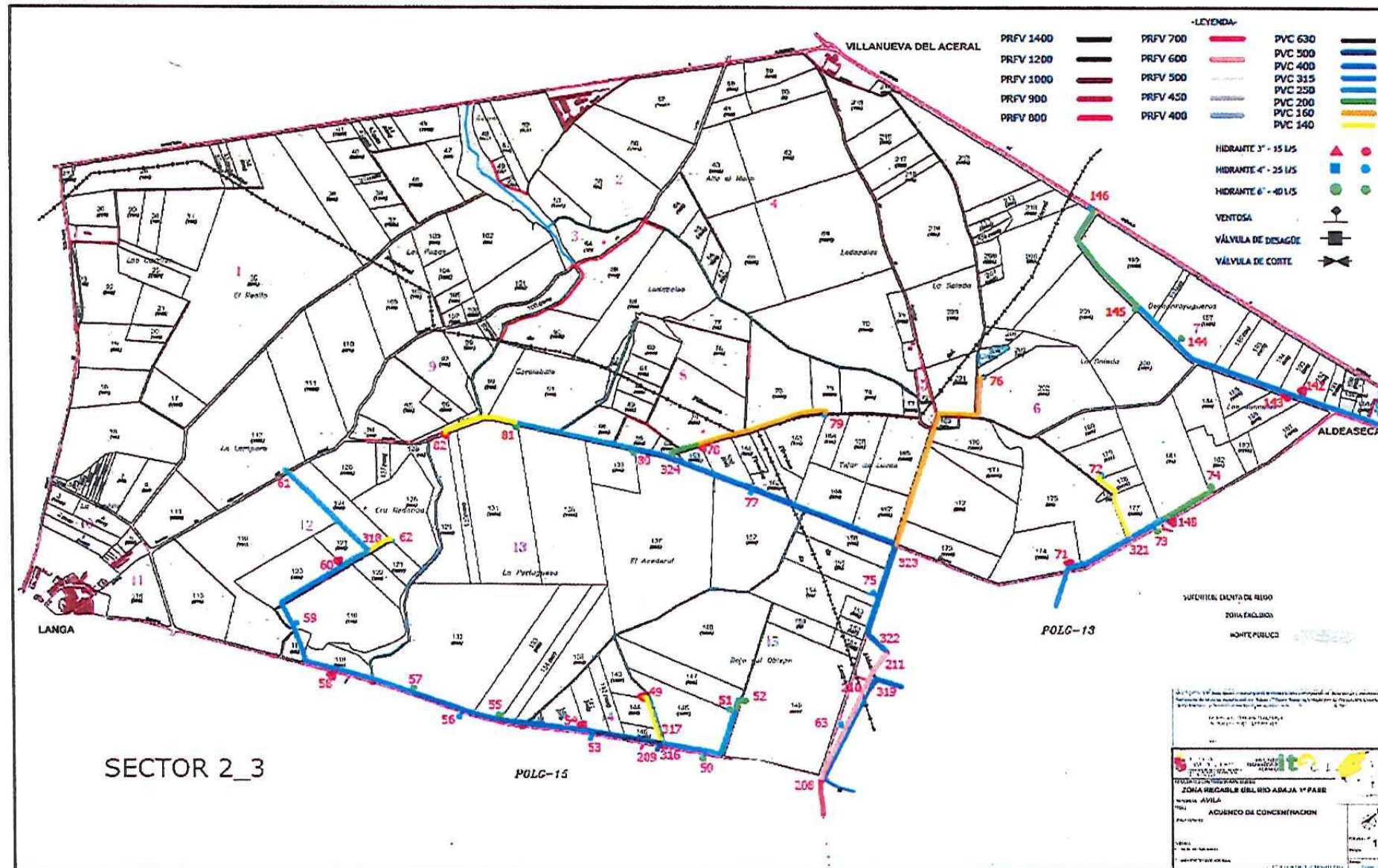
ANEXO II

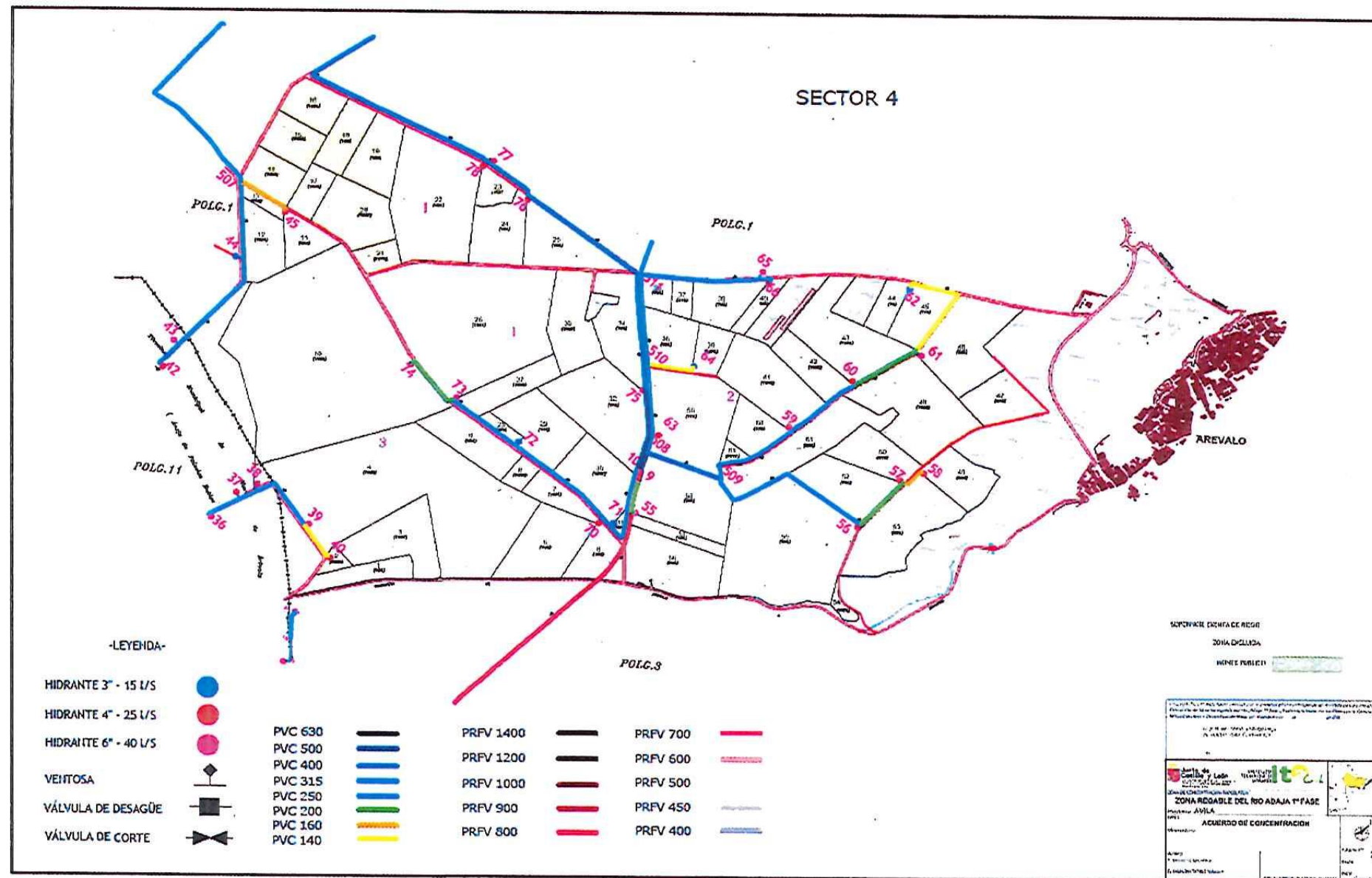


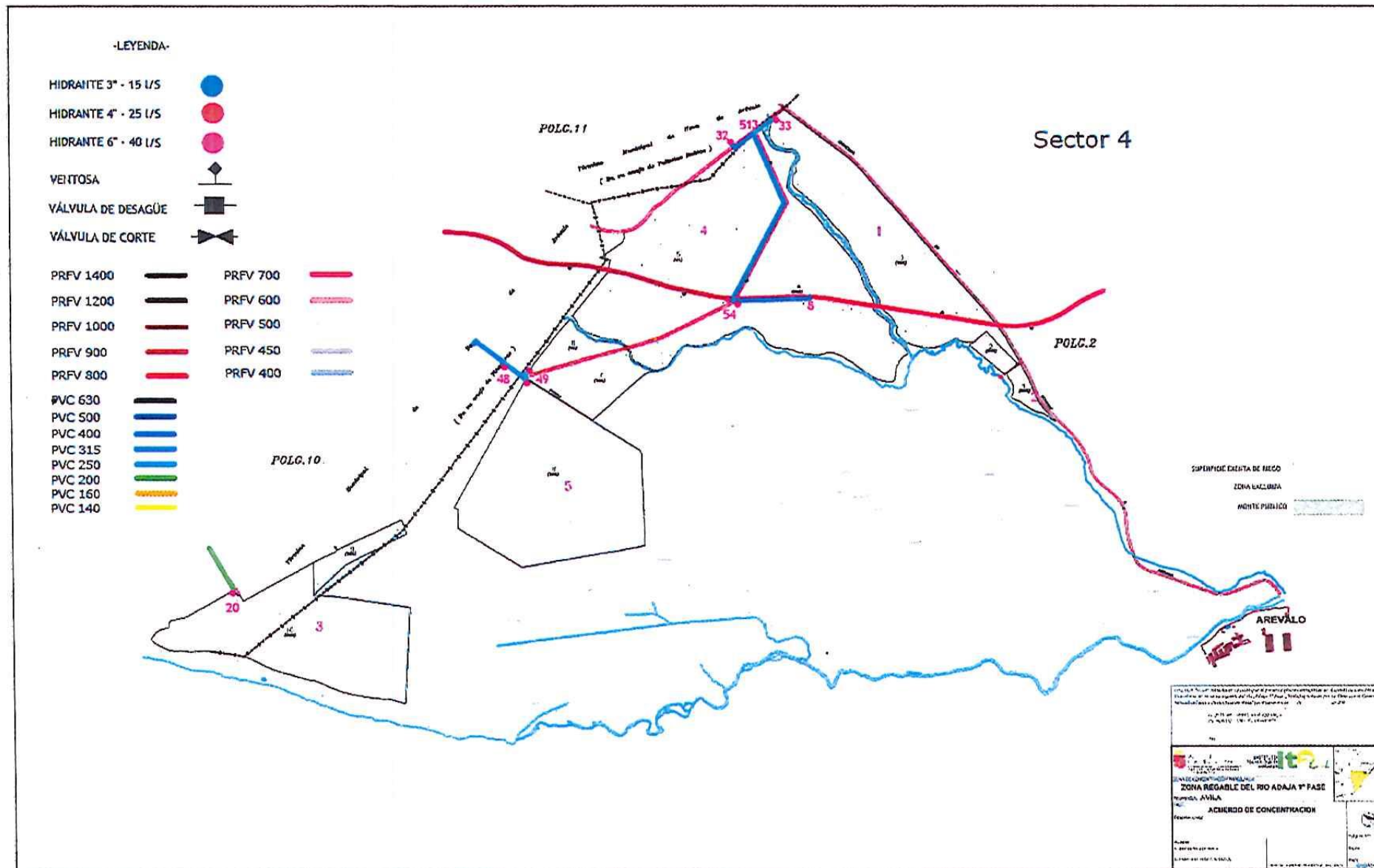
ANEXO III

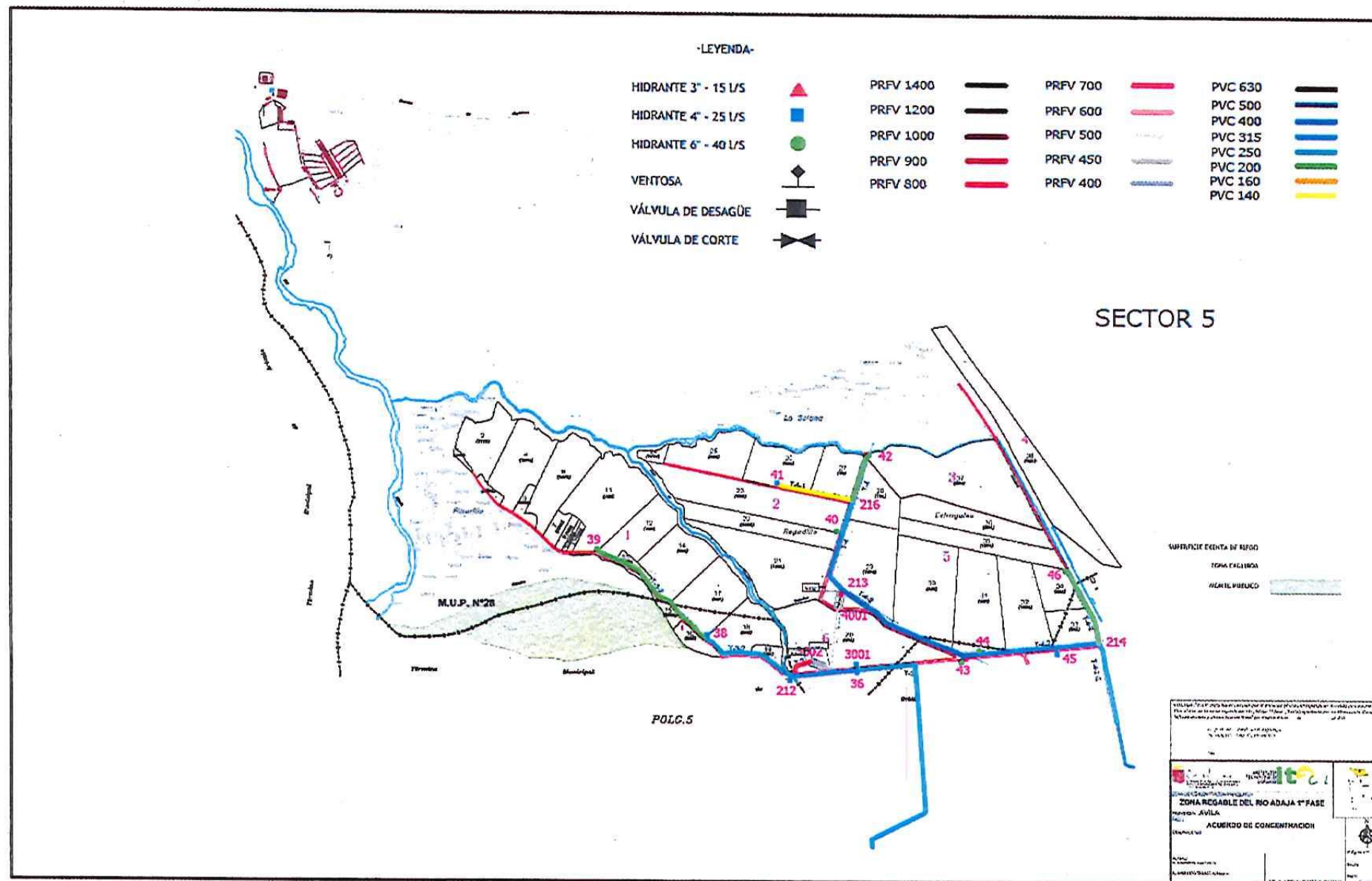


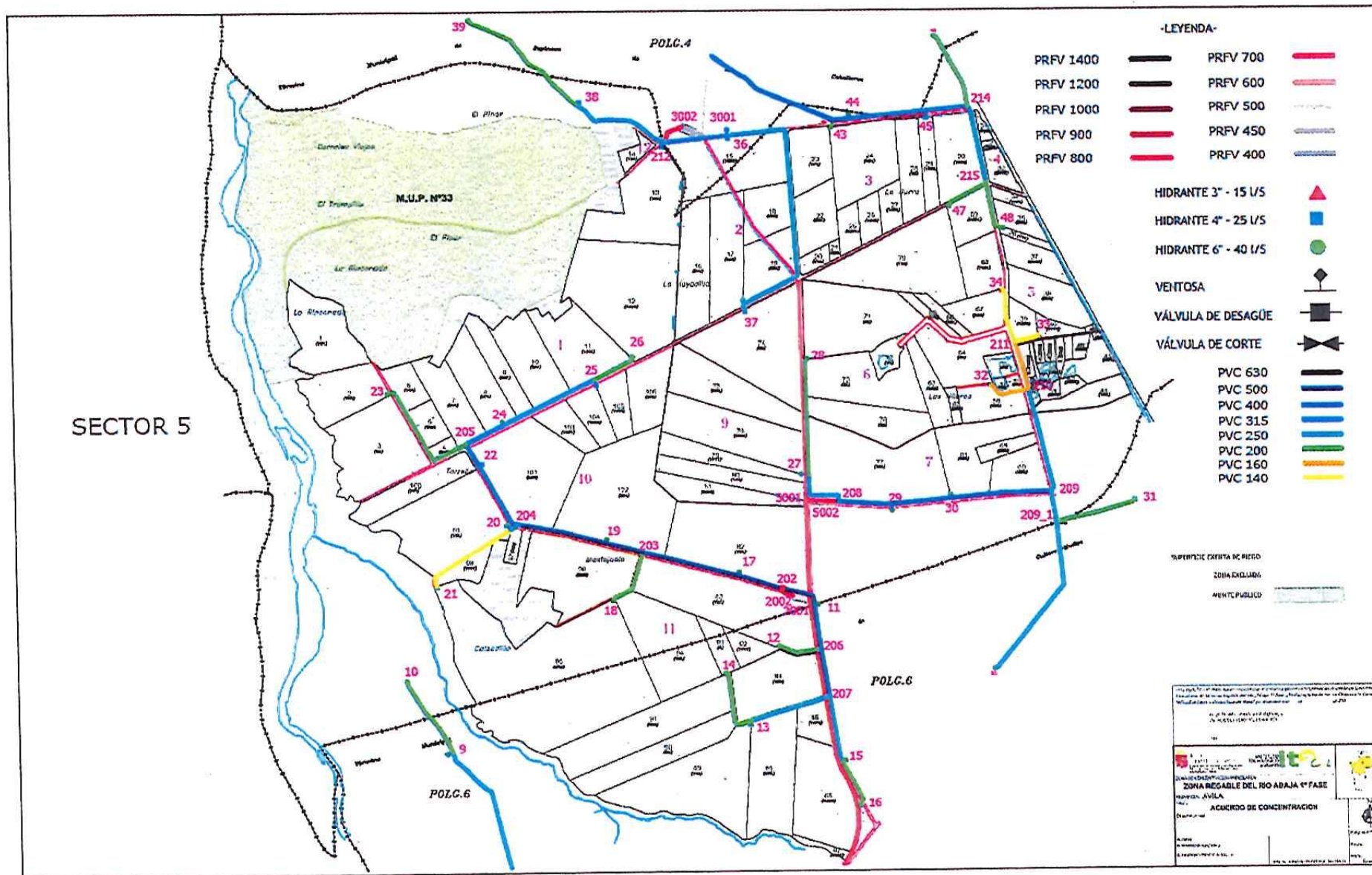


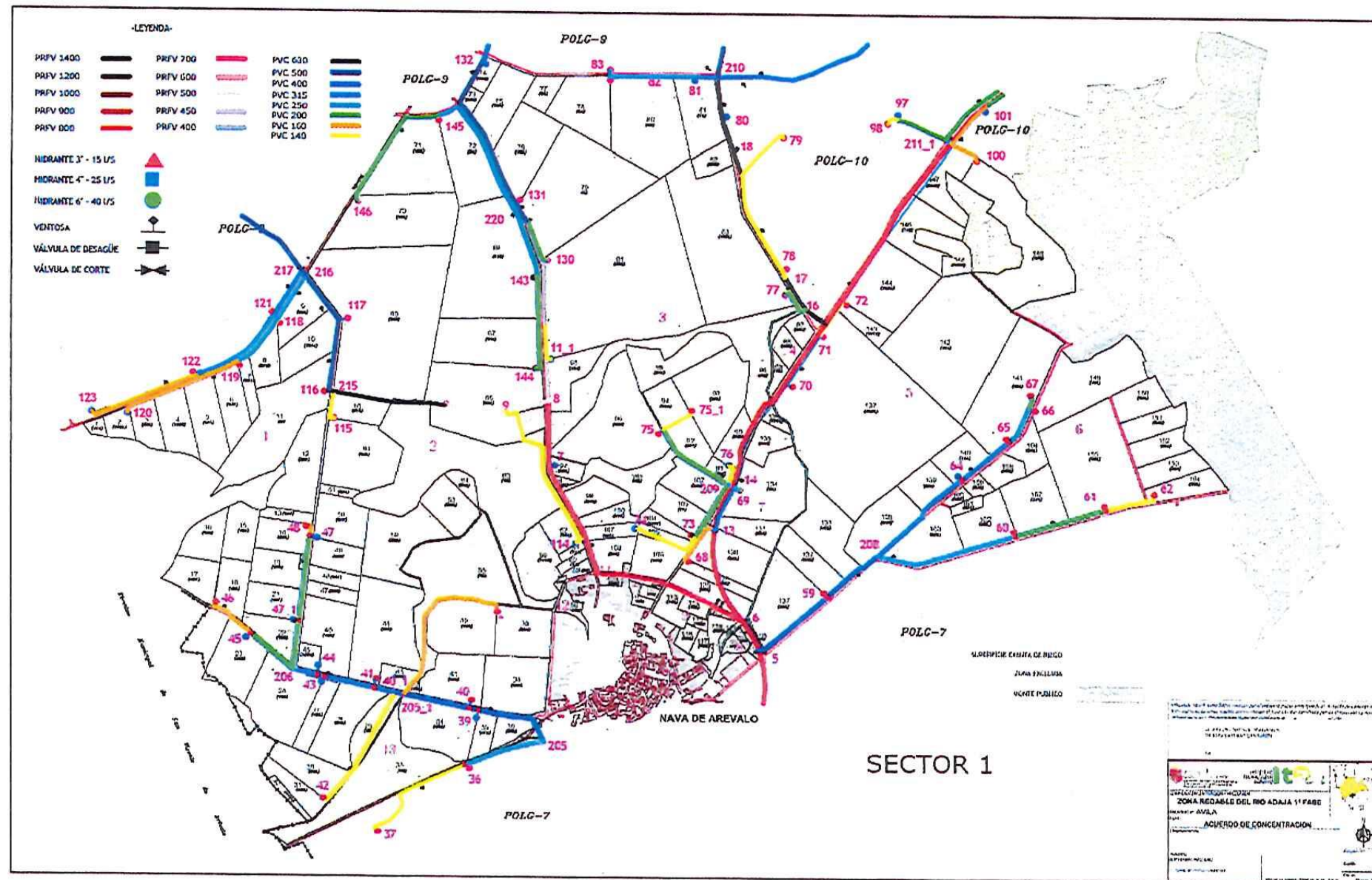


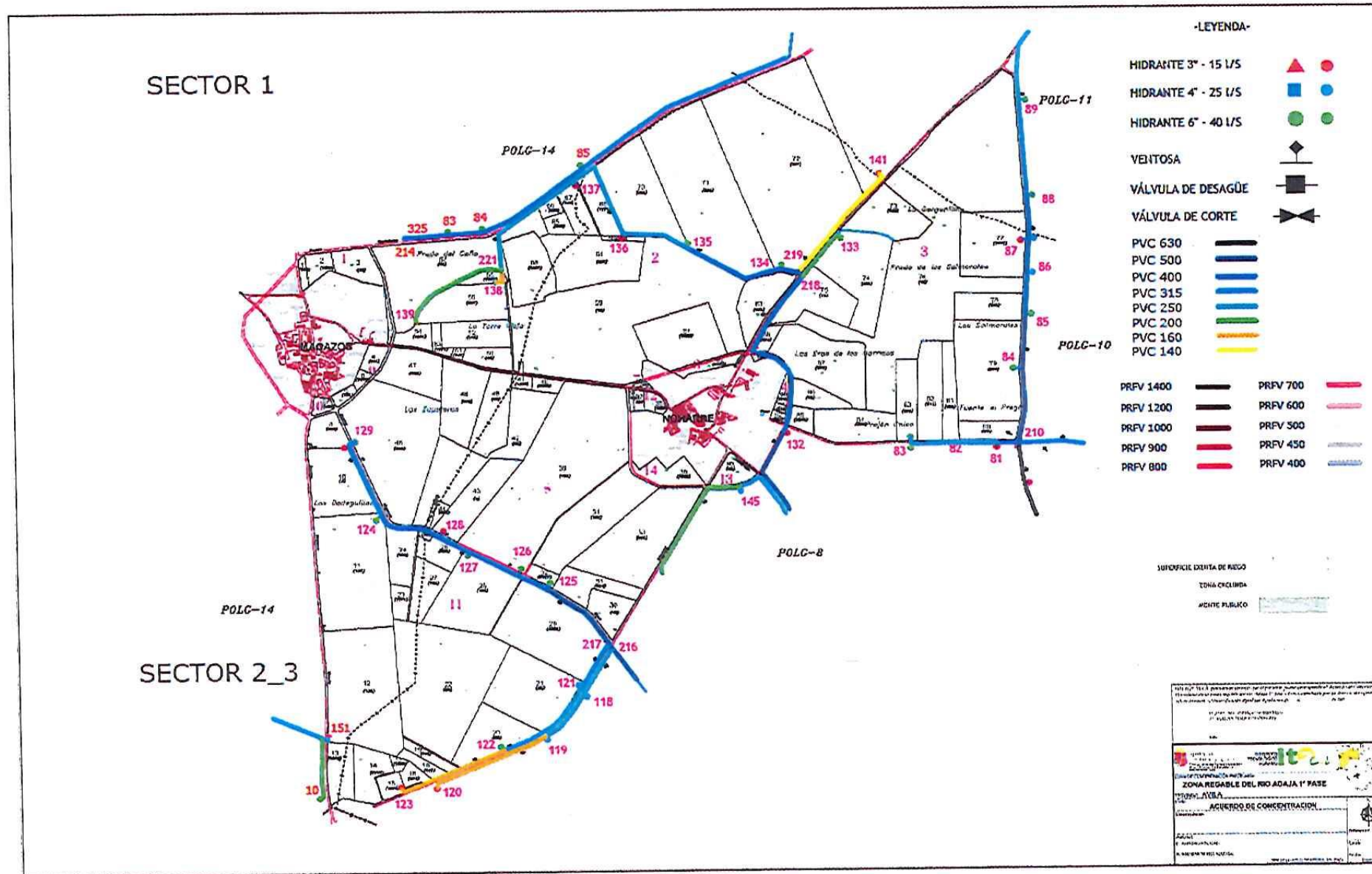


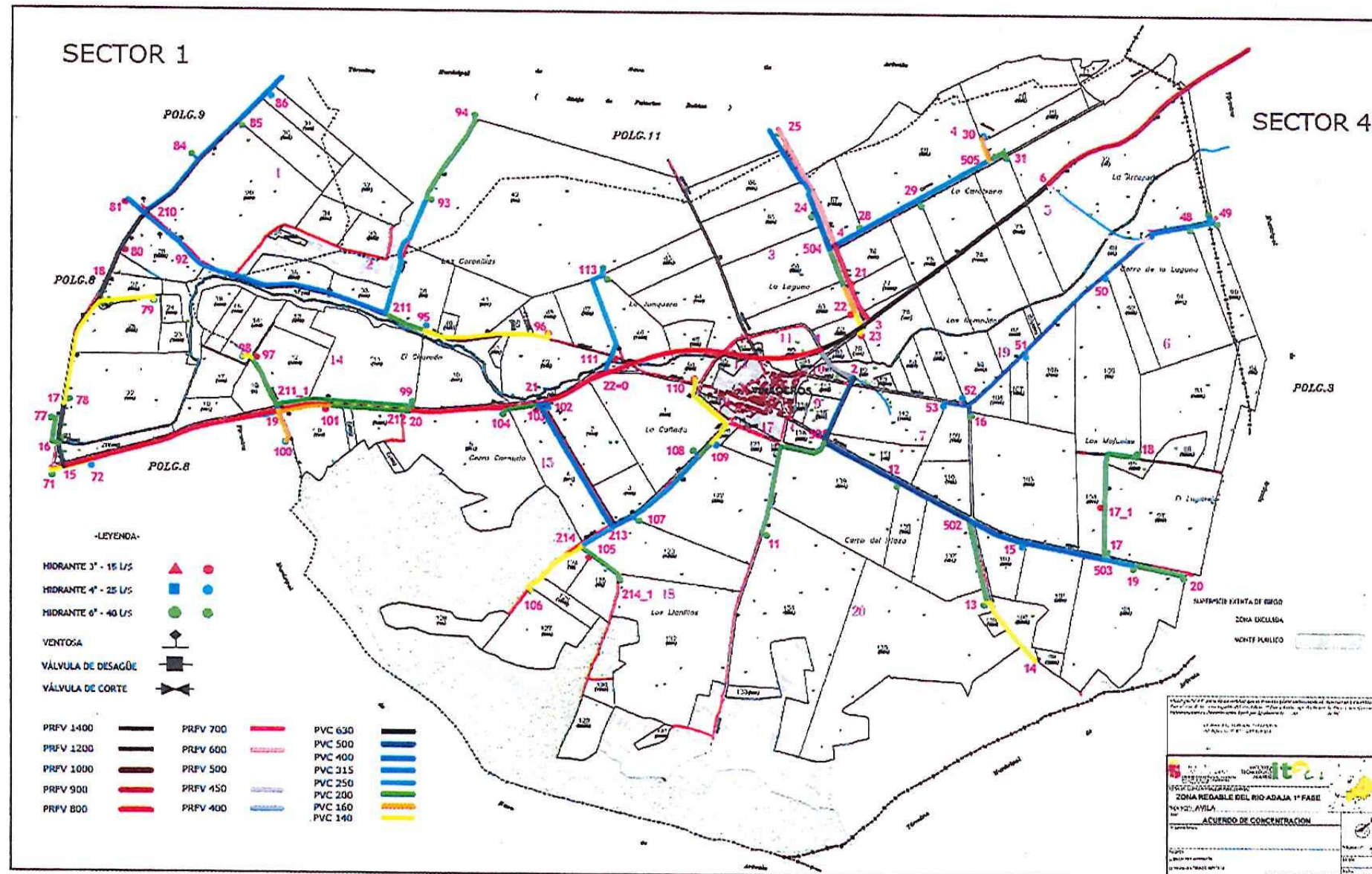


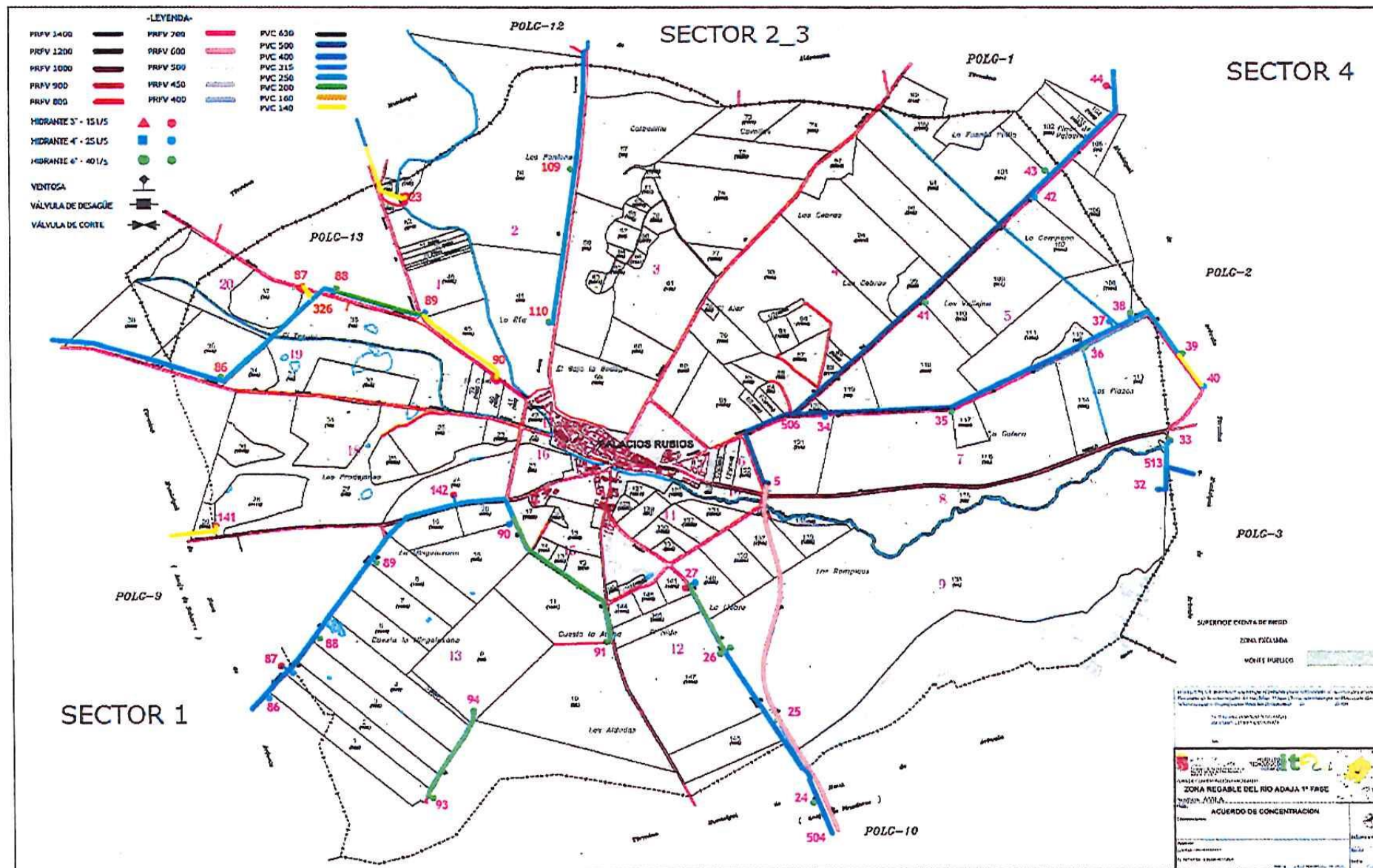


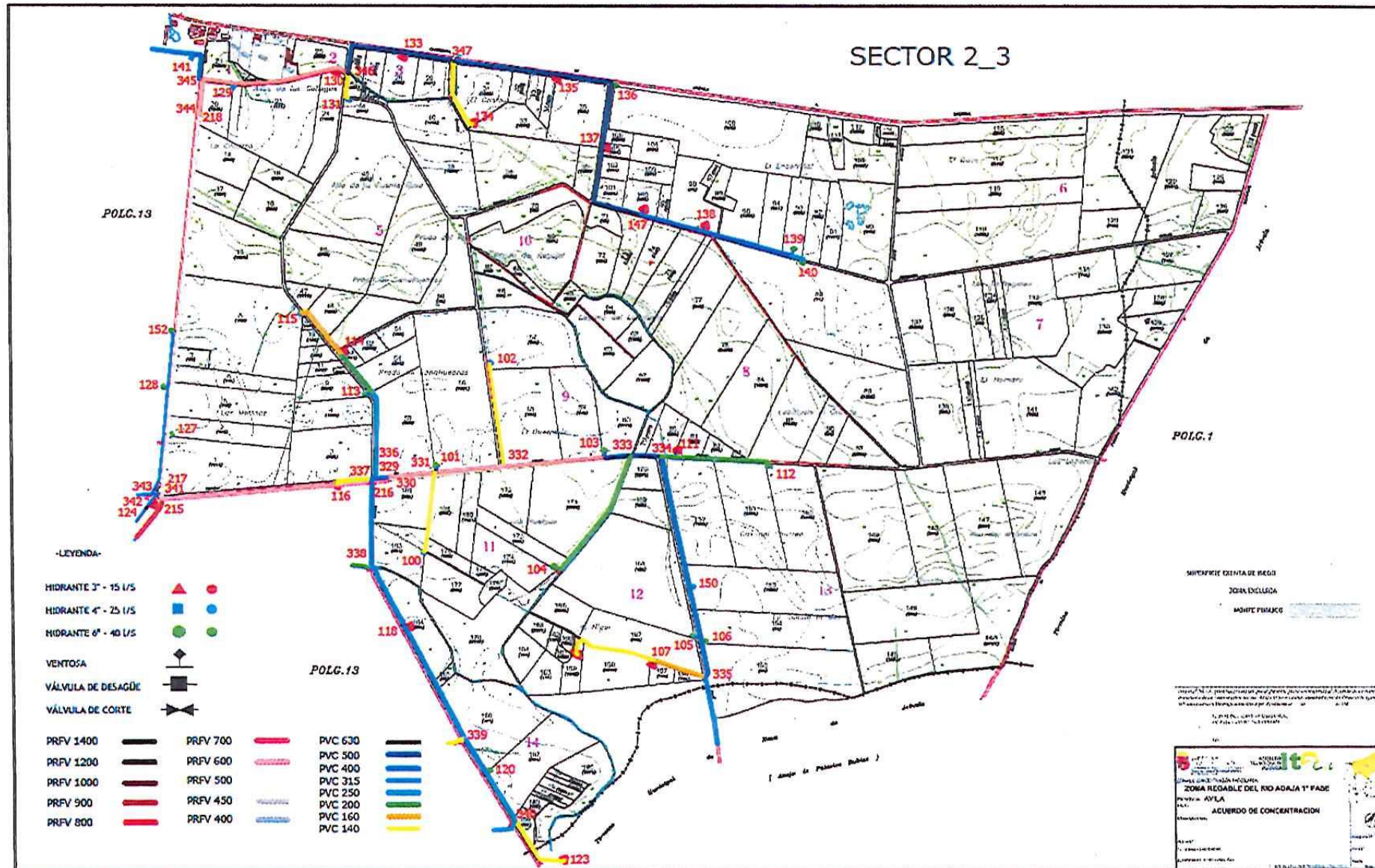


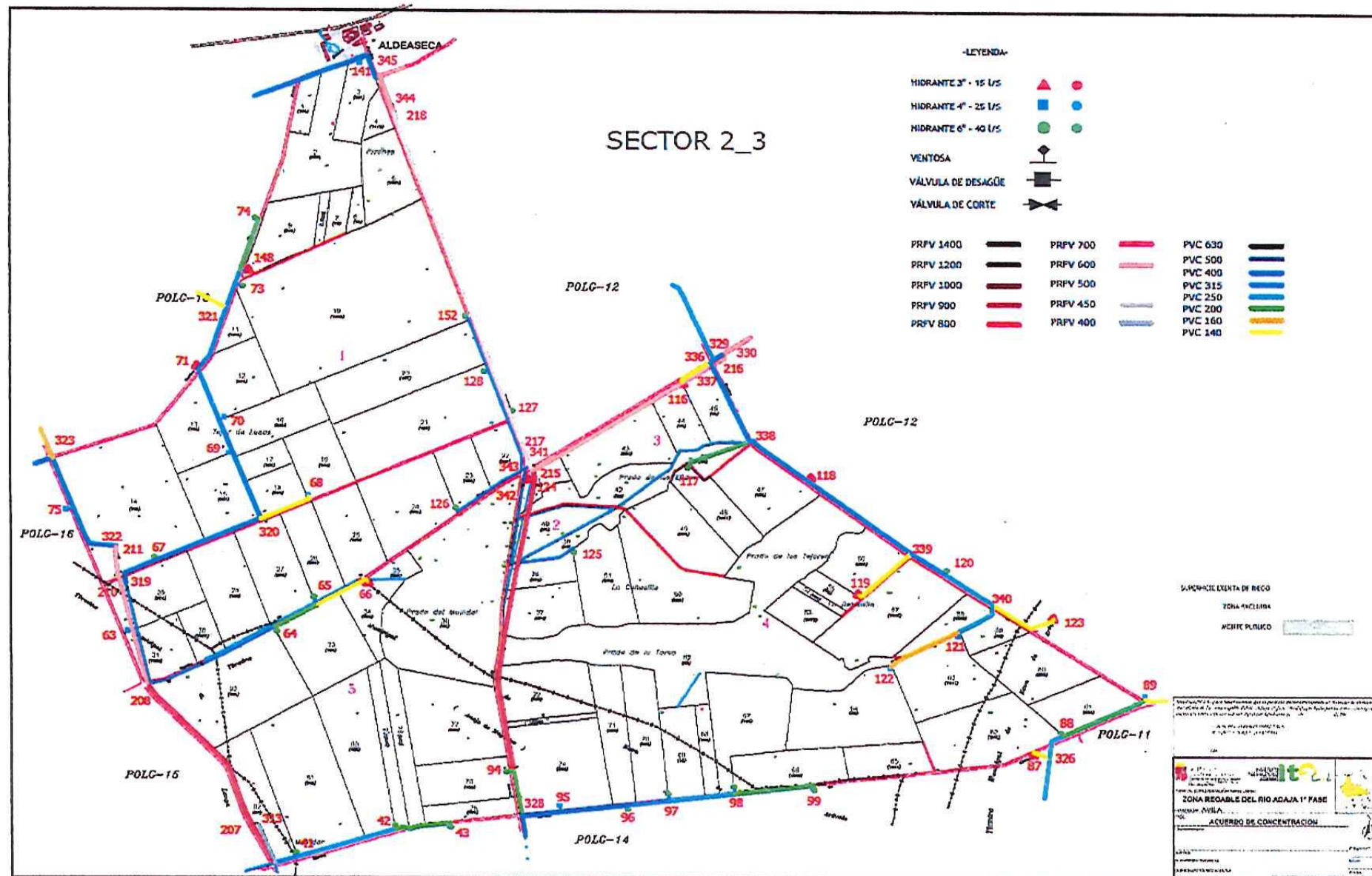


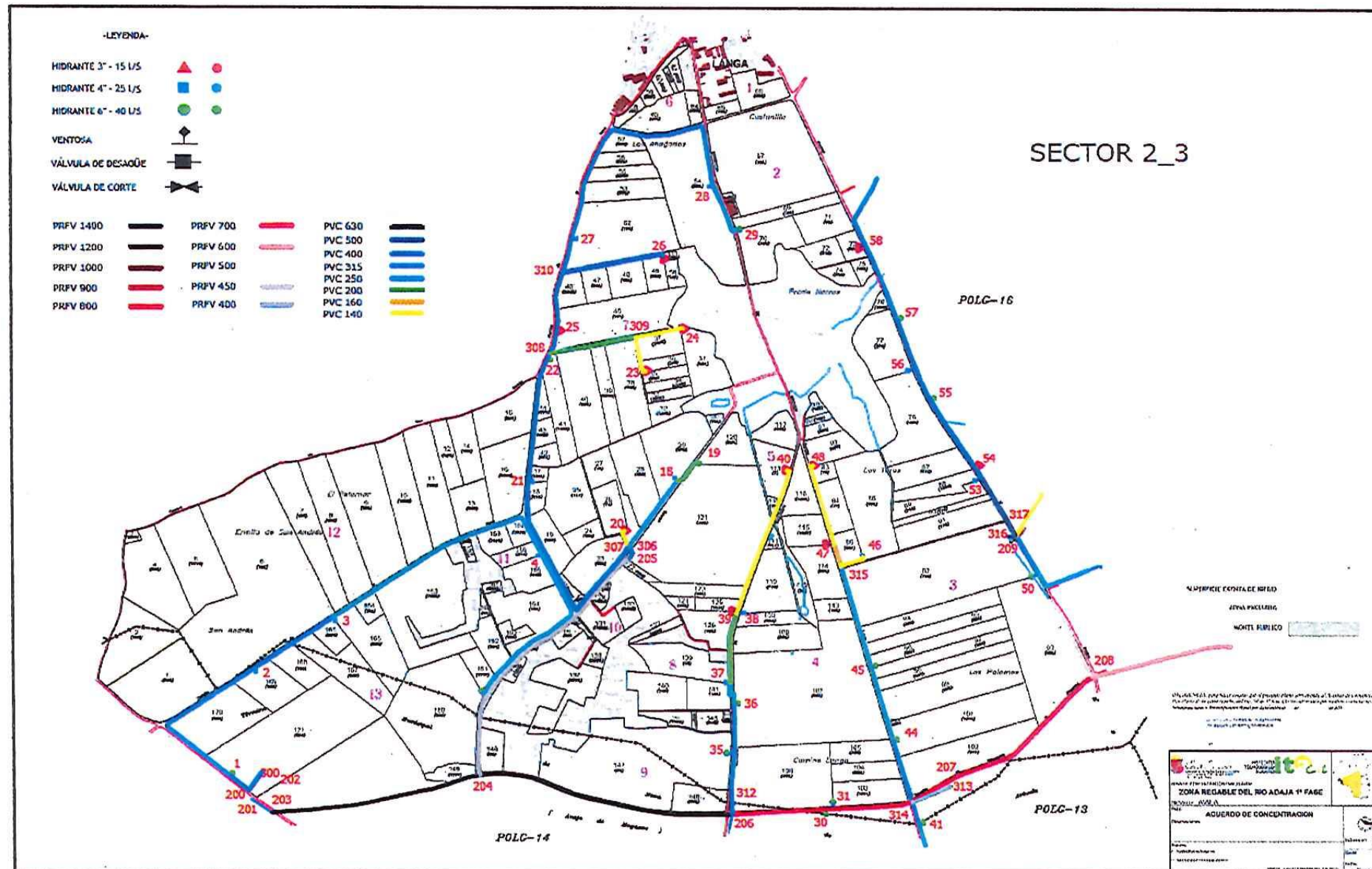


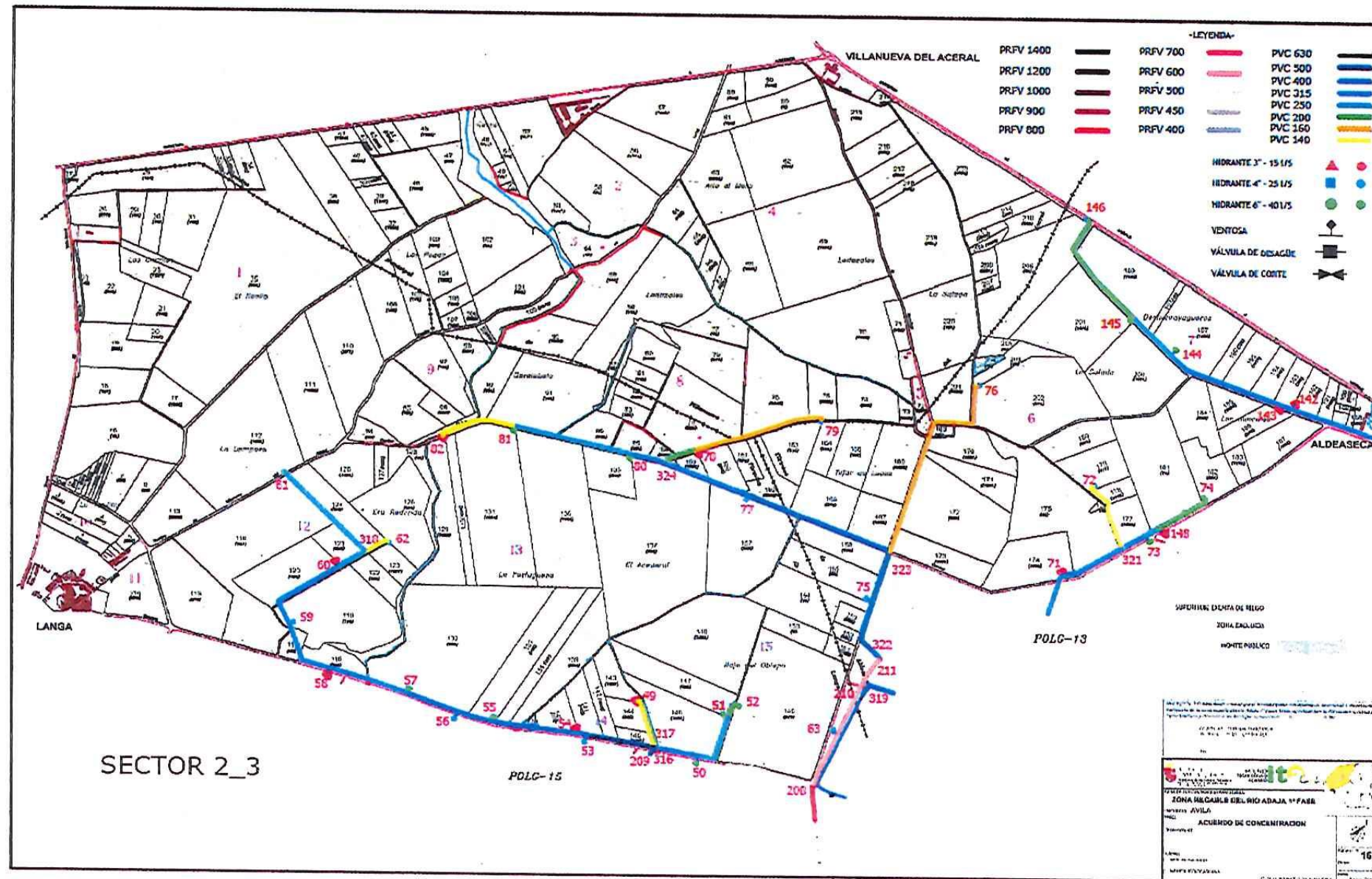




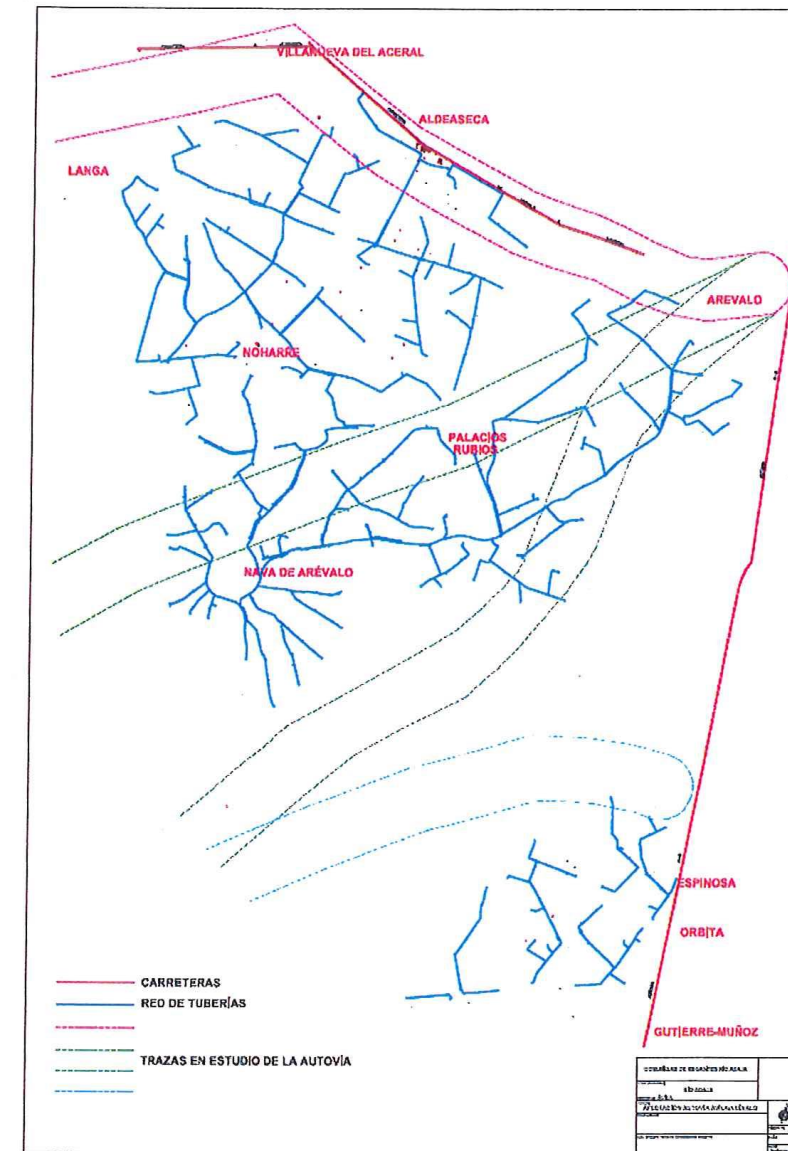








ANEXO IV





Adjunto al presente se remite acuerdo de Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, de fecha 4 de Marzo de 2016, relacionado con la contestación a consulta en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA.

Reciba un cordial saludo.

En Pedro-Rodríguez a, 5 de Marzo de 2016

El Alcalde.

 Edouardite Canora Jiménez


MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE.
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071-MADRID

*De Paz
 J. Garcia B
 13*



D. JESUS RUIZ GUTIERREZ, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE PEDRO-RODRIGUEZ, PROVINCIA DE AVILA:

CERTIFICADO:-El Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, celebró sesión Extraordinaria el día cuatro de Marzo de dos mil dieciséis, adoptándose, entre otros, el siguiente acuerdo:

SEGUNDO:-CONTESTACION A CONSULTA EN LA EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA:-Visto el escrito del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid, con registro de entrada nº 3, de fecha 29 de Enero de 2016, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto **AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA**, y el documento inicial, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de evaluación ambiental.

Se notifica a este Ayuntamiento la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la citada norma, y se pone a disposición el documento inicial y los planos de dicho proyecto en la página web de este Ministerio.

Visto el plano del estudio informativo con el recorrido de los diferentes corredores así como los impactos mas significativos del proyecto.

El pleno de la Corporación, previa deliberación y debate del asunto, por unanimidad de todos los asistentes, que suponen la mayoría absoluta del número legal de sus miembros, ACUERDA:



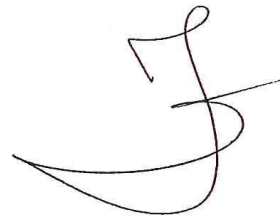
AYUNTAMIENTO
DE PEDRO RODRÍGUEZ
(Ávila)

1ª.-Informar favorablemente el corredor nº 2 (AREVALO-LAS BERLANAS), por considerar que el mismo, es la mejor alternativa de actuación para la elaboración del impacto ambiental.

2ª.-Dar traslado del presente acuerdo al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid.

Y para que conste y surta los efectos oportunos expido la presente de orden y con el visto-bueno del Sr. Alcalde-Presidente D. Deusdedite Canora Jiménez, en Pedro-Rodríguez a, cinco de Marzo de dos mil dieciséis.

Vº Bº
El Alcalde.




**AYUNTAMIENTO
 DE CONSTANZANA
 (ÁVILA)**

20150162

REGISTRO DE SALIDA
 FECHA: 04-03-2016
 NUMERO: 11


**MINISTERIO DE AGRICULTURA,
 ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE**
 10 MAR 2016
 Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
 ENTRADA 1263


 07.03.2016
 CORREOS
 AREVALO

Adjunto al presente se remite acuerdo de Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, de fecha 3 de Marzo de 2016, relacionado con la contestación a consulta en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA.

Reciba un cordial saludo.

En Constanza a, 4 de Marzo de 2016



El Alcalde.

Fdo. Jose-Maria Hernández González

**MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE.
 PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
 28071-MADRID**

De Paz
 I. Garcia B
 13

Plaza Constitución n.º 1 - 05217 CONSTANZANA (Ávila) - Tlfno.: 920 316 173


**AYUNTAMIENTO
 DE CONSTANZANA
 (ÁVILA)**

**D. JESUS RUIZ GUTIERREZ, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE
 CONSTANZANA, PROVINCIA DE AVILA:**

CERTIFICADO:-El Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, celebró sesión Extraordinaria el día tres de Marzo de dos mil dieciséis, adoptándose, entre otros, el siguiente acuerdo:

TERCERO:-CONTESTACION A CONSULTA EN LA EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA:-Visto el escrito del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid, con registro de entrada nº 2, de fecha 28 de Enero de 2016, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto **AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA**, y el documento inicial, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de evaluación ambiental.

Se notifica a este Ayuntamiento la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la citada norma, y se pone a disposición el documento inicial y los planos de dicho proyecto en la página web de este Ministerio.

Visto el plano del estudio informativo con el recorrido de los diferentes corredores así como los impactos mas significativos del proyecto.

El pleno de la Corporación, previa deliberación y debate del asunto, por unanimidad de todos los asistentes, que suponen la mayoría absoluta del número legal de sus miembros, ACUERDA:

Plaza Constitución n.º 1 - 05217 CONSTANZANA (Ávila) - Tlfno.: 920 316 173

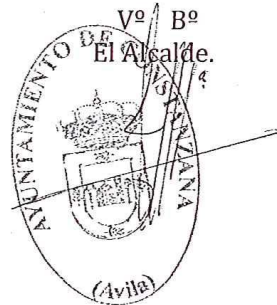


AYUNTAMIENTO
DE CONSTANZANA
(ÁVILA)

1º.-Informar favorablemente el corredor nº 2 (AREVALO-LAS BERLANAS), por considerar que el mismo, es la mejor alternativa de actuación para la elaboración del impacto ambiental.

2º.-Dar traslado del presente acuerdo al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid.

Y para que conste y surta los efectos oportunos expido la presente de orden y con el visto-bueno del Sr. Alcalde-Presidente D. José-María Hernández González, en Constanzana a cuatro de Marzo de dos mil dieciséis.



AYUNTAMIENTO

DE

CABIZUELA

(AVILA)

20150162

REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 08-03-2016
NUMERO:18

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
11 MAR 2016
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 12915



Adjunto al presente se remite acuerdo de Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, de fecha 5 de Marzo de 2016, relacionado con la contestación a consulta en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA.

Reciba un cordial saludo.

En Cabizuela a, 8 de Marzo de 2016



El Alcalde.

[Handwritten signature]

D. Gregorio Holgado Holgado

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE.
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071-MADRID

De Paco
I. García B
13

Plaza de la Constitución nº 1, 05165-Cabizuela (Ávila) Tlfno. 920-241436

AYUNTAMIENTO

DE

CABIZUELA

(AVILA)

D. JESUS RUIZ GUTIERREZ, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE CABIZUELA, PROVINCIA DE AVILA:

CERTIFICADO:-El Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, celebró sesión Extraordinaria el día cinco de Marzo de dos mil dieciséis, adoptándose, entre otros, el siguiente acuerdo:

SEGUNDO:.-CONTESTACION A CONSULTA EN LA EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA:.-Visto el escrito del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid, con registro de entrada nº 5, de fecha 30 de Enero de 2016, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto **AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA**, y el documento inicial, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de evaluación ambiental.

Se notifica a este Ayuntamiento la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la citada norma, y se pone a disposición el documento inicial y los planos de dicho proyecto en la página web de este Ministerio.

Visto el plano del estudio informativo con el recorrido de los diferentes corredores así como los impactos mas significativos del proyecto.

El pleno de la Corporación, previa deliberación y debate del asunto, por unanimidad de todos los asistentes, que suponen la mayoría absoluta del número legal de sus miembros, ACUERDA:

Plaza de la Constitución nº 1, 05165-Cabizuela (Ávila) Tlfno. 920-241436

AYUNTAMIENTO

DE

CABIZUELA

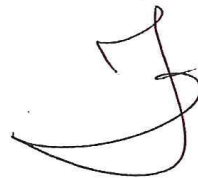
(AVILA)

1º.-Informar favorablemente el corredor nº 2 (AREVALO-LAS BERLANAS), por considerar que el mismo, es la mejor alternativa de actuación para la elaboración del impacto ambiental.

2º.-Dar traslado del presente acuerdo al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid.

Y para que conste y surta los efectos oportunos expido la presente de orden y con el visto-bueno del Sr. Alcalde-Presidente D. Gregorio Holgado Holgado, en Pedro-Rodríguez a, ocho de Marzo de dos mil dieciséis.

Vº Bº
El Alcalde.



Plaza de la Constitución nº 1, 05165-Cabizuela (Ávila) Tlfno. 920-241436




AYUNTAMIENTO
DE SAN VICENTE DE ARÉVALO
(Ávila)

REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 05-03-2016
NUMERO: 24



2015 0162



09 MAR 2016

Registro Avix - Plaza San Juan de la Cruz

ENTRADA *12250*


HORA

Adjunto al presente se remite acuerdo de Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, de fecha 4 de Marzo de 2016, relacionado con la contestación a consulta en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA.

Reciba un cordial saludo.

En San Vicente de Arévalo a, 5 de Marzo de 2016

El Alcalde.



Miguel Ángel

Fdo. Miguel Ángel Holgado de Juan


MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE.
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071-MADRID

De Perz

I. García B

13

Plaza Mayor, nº 1 - 05217 SAN VICENTE DE ARÉVALO (Ávila) - Tel.: 920 314 009



AYUNTAMIENTO
DE SAN VICENTE DE ARÉVALO
(Ávila)

D. JESUS RUIZ GUTIERREZ, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE SAN VICENTE DE AREVALO, PROVINCIA DE AVILA:

CERTIFICADO.-El Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, celebró sesión Extraordinaria el día cuatro de Marzo de dos mil dieciséis, adoptándose, entre otros, el siguiente acuerdo:

SEGUNDO.-CONTESTACION A CONSULTA EN LA EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA.-Visto el escrito del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid, con registro de entrada nº 4, de fecha 29 de Enero de 2016, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto **AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA**, y el documento inicial, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de evaluación ambiental.

Se notifica a este Ayuntamiento la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la citada norma, y se pone a disposición el documento inicial y los planos de dicho proyecto en la página web de este Ministerio.

Visto el plano del estudio informativo con el recorrido de los diferentes corredores así como los impactos más significativos del proyecto.

El pleno de la Corporación, previa deliberación y debate del asunto, por unanimidad de todos los asistentes, que suponen la mayoría absoluta del número legal de sus miembros, ACUERDA:

Plaza Mayor, nº 1 - 05217 SAN VICENTE DE ARÉVALO (Ávila) - Tel.: 920 314 009



AYUNTAMIENTO
DE SAN VICENTE DE ARÉVALO
(Ávila)

1º.-Informar favorablemente el corredor nº 2 (AREVALO-LAS BERLANAS), por considerar que el mismo, es la mejor alternativa de actuación para la elaboración del impacto ambiental.

2º.-Dar traslado del presente acuerdo al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid.

Y para que conste y surta los efectos oportunos expido la presente de orden y con el visto-bueno del Sr. Alcalde-Presidente D. Miguel Ángel Holgado de Juan, en San Vicente de Arévalo a, cinco de Marzo de dos mil dieciséis.

Vº Bº
El Alcalde.



Miguel Ángel Holgado de Juan

[Firma]

Registro de Entidades Locales número: 01052315

Plaza Mayor, nº 1 - 05217 SAN VICENTE DE ARÉVALO (Ávila) - Tel.: 920 314 009



EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
ARÉVALO
(Ávila)

AYUNTAMIENTO DE AREVALO
REGISTRO GENERAL
24.02.16 000420
SALIDA

**Ministerio de Agricultura,
Alimentación y Medio Ambiente**
Subdirección General de Evaluación Ambiental
Plaza de San Juan de la Cruz, S/n
28071- MADRID

20150162

Adjunto acompaño Dictamen de la Comisión Informativa de Urbanismo, celebrada el día quince de febrero de dos mil dieciséis, sobre "Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) y la AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6), ÁVILA", a los efectos oportunos.

Arévalo, 24 de febrero de 2016.



EL ALCALDE.
[Firma manuscrita]

Fdo.: Vidal Galicia Jaramillo.

MINISTERIO DE AGRICULTURA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
04 MAR 2016
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 11386
HORA

De Paz
I. García B
13

Plaza del Real, 12 - 05200 ARÉVALO (Ávila) - Teléfono: 920 30 00 01 - Fax: 920 30 08 52



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARÉVALO (ÁVILA)
Plaza del Real nº 12 - 05200 ARÉVALO (Ávila) - Tel.: 920300001/ Fax: 920300852
http://www.ayuntamientoarevalo.es

COMISION INFORMATIVA DE URBANISMO.

D. Javier Bretón Dellmans, Secretario de la Comisión Informativa de Urbanismo del Ayuntamiento de Arévalo

CERTIFICO: Que en la sesión celebrada el día quince de febrero de dos mil dieciséis, se dictaminó, entre otros, el siguiente acuerdo:

Tercero.- Consultas en la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) y la AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA.

Expuesto el Proyecto y estudiadas las distintas alternativas y corredores propuestos en el mismo, la Comisión Informativa de Urbanismo dictamina por unanimidad de todos sus miembros (PP, PSOE, Cs y CUI), considerar como corredor mas adecuado el número 2, que discurre entre las inmediaciones de Peñalba de Ávila y Las Berlanas, hasta Arévalo, ratificando el Dictamen de nueve de enero de dos mil seis, sobre el Estudio de alternativas promovido en su momento por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, que posteriormente fue la alternativa mas valorada.

Y para que conste a los efectos oportunos expido el presente certificado en Arévalo, a veintidós de febrero de dos mil dieciséis

VºBº
EL PRESIDENTE

EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE
AREVALO
(AVILA)
SERVICIO TECNICO
URBANISMO Y OBRAS

Fdo: Juan Carlos Conde Sánchez

EL SECRETARIO

[Firma manuscrita]

Fdo: Javier Bretón Dellmans



AYUNTAMIENTO
DE DONJIMENO
(Ávila)

REGISTRO DE SALIDA
FECHA: 03-03-2016
NUMERO: 14



Adjunto al presente se remite acuerdo de Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, de fecha 2 de Marzo de 2016, relacionado con la contestación a consulta en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA.

Reciba un cordial saludo.

En Donjimeno a, 3 de Marzo de 2016

El Alcalde.



Fdo. Fernánegildo Canora Rodríguez



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO AMBIENTE.
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071-MADRID

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
SECRETARÍA DE LA SUBSECRETARÍA
FECHA: 10/03/2016
Nº SALIDA: SIN20161010006072

Plaza de la Constitución n.º 1 - 05217 DONJIMENO (Ávila) - Telef.: 920 316 031



AYUNTAMIENTO
DE DONJIMENO
(Ávila)

D. JESUS RUIZ GUTIERREZ, SECRETARIO DEL AYUNTAMIENTO DE DONJIMENO, PROVINCIA DE AVILA:

C E R T I F I C O:-El Pleno de la Corporación de este Ayuntamiento, celebró sesión Extraordinaria el día dos de Marzo de dos mil dieciséis, adoptándose, entre otros, el siguiente acuerdo:

SEGUNDO:-CONTESTACION A CONSULTA EN LA EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA:-Visto el escrito del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid, con registro de entrada nº 4, de fecha 30 de Enero de 2016, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural ha recibido, procedente de la Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA, y el documento inicial, según lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de Diciembre, de evaluación ambiental.

Se notifica a este Ayuntamiento la apertura del periodo de consultas establecido en el artículo 34 de la citada norma, y se pone a disposición el documento inicial y los planos de dicho proyecto en la página web de este Ministerio.

Visto el plano del estudio informativo con el recorrido de los diferentes corredores así como los impactos mas significativos del proyecto.

El pleno de la Corporación, previa deliberación y debate del asunto, por unanimidad de todos los asistentes, que suponen la mayoría absoluta del número legal de sus miembros, ACUERDA:

Plaza de la Constitución n.º 1 - 05217 DONJIMENO (Ávila) - Telef.: 920 316 031



AYUNTAMIENTO
DE DONJIMENO
(Ávila)

1ª.-Informar favorablemente el corredor nº 2 (AREVALO-LAS BERLANAS), por considerar que el mismo, es la mejor alternativa de actuación para la elaboración del impacto ambiental.

2ª.-Dar traslado del presente acuerdo al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid.

Y para que conste y surta los efectos oportunos expido la presente de orden y con el visto-bueno del Sr. Alcalde-Presidente D. Hermenegildo Canora Rodríguez, en Donjimeno a tres de Marzo de dos mil dieciséis.

Vº Bº
El Alcalde.

Registro de Entidades Locales número 01050697

Plaza de la Constitución n.º 1 - 05217 DONJIMENO (Ávila) - Teléf.: 920 316 031



Fecha de Entrada: 15/1/16
Número de Registro: 9398

Director del Gabinete del Secretario de Estado de Medio Ambiente



A:

- Secretaría Estado Medio Ambiente.....
- Dtra. Gral. Agua.....
- Dtra. Gral. Calidad y Evaluación Amb. y Med. Natural.....
- Dtor. Gral. Sostenibilidad de la Costa y del Mar.....
- Dtra. Oficina Española del Cambio Climático.....
- Organismo Autónomo Parques Nacionales.....
- Agencia Estatal de Meteorología.....
- Fundación Biodiversidad.....

- | | |
|---|--|
| Fernando Díe Ortega..... <input type="checkbox"/> | Estrella Gutiérrez Marco..... <input type="checkbox"/> |
| Aúrea Pardo Laguna..... <input checked="" type="checkbox"/> | Juan León Santolaya..... <input type="checkbox"/> |
| Beatriz Piñero Guerrero..... <input type="checkbox"/> | Jose Manuel García Acevedo..... <input type="checkbox"/> |
| Borja Castromil..... <input type="checkbox"/> | Sonia Antolín..... <input type="checkbox"/> |
| Esther López Bruletout..... <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Olga Carrascal..... <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Fecha Límite:

- Para conocimiento y efectos
- Para informe
- Para despachar con el Director del Gabinete
- Para Valorar
- Para preparar borrador de contestación a la firma de
- Para contestar directamente con copia a
- Para tramitar
- Para reunión día
- ...
- Archivar

OBSERVACIONES



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
15 MAR 2016
SECCIÓN DE ASUNTOS DE INTERCOMUNICACIÓN
ENTRADA 9256

SUBSECRETARÍA
GABINETE TÉCNICO

O F I C I O

S/REF:
N/REF: GTS/asg
FECHA: Madrid, 14 de marzo de 2016
ASUNTO: Acuerdo Pleno Corporación Local
DESTINATARIO: Gabinete de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente
Pza. San Juan de la Cruz, s/n
28071 - MADRID

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
GABINETE TÉCNICO DE LA SUBSECRETARÍA
FECHA 15 MAR 2016
Nº SALIDA 1016426
Preautorización de 10/1/7078

Se remite, para conocimiento y efectos, certificación del acuerdo adoptado por el Pleno del Ayuntamiento de Donjimeno (Ávila) en relación con la consulta relativa a la evaluación de impacto ambiental del proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la autovía del noroeste (A-6) Ávila".

En el caso de que se considere oportuno contestar a dichas Corporaciones, se ruega se haga directamente y envíen copia de las mismas a este Gabinete.

EL JEFE DEL GABINETE TÉCNICO,

César Mantecón Granell

www.magrama.es
gabinete.subsecretaria@magrama.es

Pº/ INFANTA ISABEL, 1
28071 MADRID
TEL: 913475182
FAX: 913474528

Ayuntamiento de Sinlabajos

AYUNTAMIENTO DE SINLABAJOS (Ávila)	
ENTRADA	SALIDA
Nº	Nº 33
Fecha ... 26.02.2016	

Sinlabajos, a 26 de febrero de 2016

S/REF: SGEA/IGB/mltr/20150162

Asunto: Consultas sobre amplitud y nivel de detalle del EIA

**SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ, s/n
28071 MADRID
MADRID**

Me dirijo a usted con la finalidad de hacerle partícipe que hemos repasado y supervisado el informe relativo a la conexión de la Autovía A-50 con la A-6. Observando también las distintas posibilidades, alternativas, impactos sobre el medio ambiente, sobre las distintas propiedades, redes de distribución de agua para regadío etc.

La información que desde nuestros Ayuntamientos queremos hacerle llegar es nuestra opinión sobre cuál sería, a nuestro juicio la opción más beneficiosa para nuestro entorno más cercano teniendo en cuenta una serie de premisas. Como es obvio, serán los técnicos y no los deseos de los Alcaldes los que pongan de manifiesto cual sería, en definitiva, la opción que más beneficia al conjunto de nuestro territorio, dónde afecta negativamente menos al medio ambiente, dónde sería menos costoso etc. Pero si queríamos no dejar pasar la oportunidad de colaborar, si cabe, o participar en la posible determinación de las distintas posibilidades.

Está claro que en todas las alternativas se encuentran terrenos aprovechados en la agricultura y ganadería y que de alguna forma se van a ver afectados. Tanto para bien como para mal. Al igual que zonas de bosque, caminos y otros elementos propios del paisaje que tenemos en nuestra zona. A esto se suma que los núcleos de población también estarán, en algunos casos, cercanos a las opciones de autovía. Por supuesto, se suma a ello el impacto general sobre la fauna en todos los casos propuestos.

Es por lo que, consideramos y entramos a valorar otras justificaciones propias o relativas al impacto social o económico que puede acarrear a nuestros pueblos. Quizá sea una de las pocas bazas que les queda a nuestros pequeños pueblos, que en términos generales suelen estar mal comunicados con las principales vías. Supondría una esperanza y una oportunidad para, no ya crecer (que podía ser) sino mantenernos. Tener opciones de trabajo distintas al estar mejor comunicados, que haya empresas que quieran establecer sus negocios en la cercanías de nuestros pueblo al pasar cerca una importante vía de comunicación, el tener una calidad de desplazamiento para los que tenga que salir fuera a trabajar y eso no les obligue a abandonar el lugar que les vio nacer, el apostar por la no pérdida de nuestros pueblos, en definitiva, darles la oportunidad de no morir.

De Paz / J. García B

Ayuntamiento de Sinlabajos

Plza. Constitución, 1, Sinlabajos. 05215 Ávila. Tfno. 920306101. Fax: 920306101

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
03 MAR 2016
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 10996
HORA

Ayuntamiento de Sinlabajos

La opción uno presenta menos población boscosa en su trayecto hasta enganchar con la Autovía A-6, siendo en la mayoría de los casos una opción compatible y moderada. También podía ser aprovechable al actual carretera de Madrigal de las Altas Torres CL-605 que se encuentra al final del posible enganche con la anteriormente citada autovía.

Le saluda atentamente en Sinlabajos, a 26 de febrero de 2016

DE-PRESIDENTE DE LA CORPORACIÓN
 José Antonio López González

Ayuntamiento de Sinlabajos

Plza. Constitución, 1, Sinlabajos. 05215 Ávila. Tfno. 920306101. Fax: 920306101

20150162



AYUNTAMIENTO DE TIÑOSILLOS (AVILA)

Plaza de la Constitución nº 1
 Teléfono: 920-267024
 CIF: P-0524200-C
 C.P. 05165
 Email: ayto.tinosillos@yahoo.es

AYUNTAMIENTO DE TIÑOSILLOS (Ávila)

29 FEB 2016

ENTRADA	SALIDA
Núm.	Núm.

Por medio de la presente se pone en conocimiento de esa subdelegación General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que en la determinación del Alcance del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6), ÁVILA, de acuerdo con el artículo 34 de la Ley 21/2.013, de 9 de diciembre, este Ayuntamiento únicamente esta de acuerdo con el CORREDOR 2 previsto en el documento inicial.

Asimismo, a juicio de este Ayuntamiento, el resto de corredores supondría un impacto negativo a la comarca con la apertura de nuevos trazados de carreteras, que se evitaría si dicho trazado fuera por una carretera ya existente y a la vez fuera el más razonable para la comunicación mediante autovía con el resto de la comunidad y norte de España.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

En Tiñosillos a 23 de febrero 2016

EL ALCALDE




Fdo: Carlos García González

SR SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACION AMBIENTAL DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE -MADRID-

De Paz
 I. García B
 13

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

01 MAR 2016

Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz

ENTRADA 10438

HORA



AYUNTAMIENTO DE ORBITA (Ávila)
C.I.F. P-0517400-H
Calle Las Fuentes, 8
Teléfono y Fax: 920 301201
05296 ORBITA (Ávila)

Registro General de
SALIDA

Documento nº 12

Fecha: **29 de febrero de 2016**

DESTINATARIO:

DIRECCION GRAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO
AMBIENTE
PZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRD



Asunto: "Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150162 AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA"

En relación con el asunto de referencia, pro al presente le comunico que es decisión del Pleno de esta Corporación el apoyar, con carácter unánime, las alternativas 4 ó 5, por los siguientes motivos:

- El menor daño medioambiental provocado, toda vez que discurre por unos terrenos que afectarían en mucha menor medida a la gran masa arbórea existente en las inmediaciones del río Adaja, montes de utilidad pública en la mayoría de la superficie.
- La nula afectación a la Zona de riego recientemente creada, con menor daño, por tanto, al sector de la agricultura, principal sector de la zona.
- El menor coste económico, al aprovechar infraestructuras públicas actuales

Por es se ruega que, considerando los factores señalados y otros de los que disponga esa Dirección Genral, se opte por la alternativas 4 ó 5.

Orbita a 29 de febrero de 2016.

Atentamente



Fdo.- Maria Luz González Muñoz
-Alcalde Presidente-

De Paz
2. Galicia B
13



AYUNTAMIENTO DE GUTIERRE-MUÑOZ (Avila)
 C.I.F. P-0509000-F
 Calle Asunción, 3
 Teléfono y Fax: 920 301951
 05296 GUTIERRE-MUÑOZ (Avila)

Registro General de
SALIDA

Documento nº 21

Fecha: 18 de marzo de 2016

DESTINATARIO:

DIRECCION GRAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL
 MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO
 AMBIENTE
 PZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
 28071 MADRD

Asunto: "Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150162 AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA"

En relación con el asunto de referencia, pro al presente le comunico que es decisión del Pleno de esta Corporación el apoyar, con carácter unánime, las alternativas 4 ó 5, por los siguientes motivos:

- El menor daño medioambiental provocado, toda vez que discurre por unos terrenos que afectarían en mucha menor medida a la gran masa arbórea existente en las inmediaciones del río Adaja, montes de utilidad pública en la mayoría de la superficie.
- La nula afectación a la Zona de riego recientemente creada, con menor daño, por tanto, al sector de la agricultura, principal sector de la zona.
- El menor coste económico, al aprovechar infraestructuras públicas actuales.
- La cercanía a este núcleo de población.

Por es se ruega que, considerando los factores señalados y otros de los que disponga esa Dirección General, se opte por la alternativas 4 ó 5.

Gutierre-Muñoz a 18 de marzo de 2016.

Atentamente

Fdo.- María Jesús Pérez Rivero
 -Alcalde Presidente-



*De Paz
 I. García B
 13*

 AYUNTAMIENTO DE ESPINOSA DE LOS CABALLEROS C.I.F. P-0507200-D Calle Paneras, 4 Teléfono y Fax: 920 301001 05296 ESPINOSA DE LOS CABALLEROS (Avila)	 MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
	05 ABR 2016 Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz ENTRADA <u>16562</u>

Registro General de **SALIDA**
Documento nº 48
Fecha: 23 de marzo de 2016

DESTINATARIO:
**DIRECCION GRAL DE CALIDAD Y EVALUACION AMBIENTAL
MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACION Y MEDIO
AMBIENTE
PZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N
28071 MADRD**

Asunto: "Contestación a consulta sobre alcance de la evaluación de impacto ambiental del proyecto 20150162 AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6), AVILA"

En relación con el asunto de referencia, por la presente le comunico que es decisión del Pleno de esta Corporación el apoyar, con carácter unánime, las alternativas 4 ó 5, por los siguientes motivos:

- El menor daño medioambiental provocado, toda vez que discurre por unos terrenos que afectarían en mucha menor medida a la gran masa arbórea existente en las inmediaciones del río Adaja, montes de utilidad pública en la mayoría de la superficie.
- La nula afectación a la Zona de riego recientemente creada, con menor daño, por tanto, al sector de la agricultura, principal sector de la zona.
- El menor coste económico, al aprovechar infraestructuras públicas actuales

Por es se ruega que, considerando los factores señalados y otros de los que disponga esa Dirección General, se opte por la alternativas 4 ó 5.

Espinosa de los Caballeros a 23 de marzo de 2016.

Atentamente

Fdo.- Aitor Arregui Echarte
-Alcalde Presidente-

De Paz
I. J. Echarte B
13

Ayuntamiento de Aldeaseca

AYUNTAMIENTO DE ALDEASECA (Avila)	
ENTRADA	SALIDA
Nº	Nº 49
Fecha	29 02 2016

Aldeaseca, a 29 de febrero de 2016
 S/REF: SGEA/IGB/mlr/20150162
 Asunto: Consultas sobre amplitud y nivel de detalle del EIA

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ, s/n
28071 MADRID
MADRID

Visto el escrito remitido a este Ayuntamiento con número de registro de salida 1/1443 por medio del cual traslada el documento inicial y los planos del proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6) AVILA", a efectos de que por esta Administración se informe sobre el alcance que deba darse al estudio de impacto ambiental por el promotor del citado proyecto, desde este Ayuntamiento, considerando que la ejecución de dicha infraestructura en su Alternativa 1 sería altamente beneficiosa para los intereses del municipio, se muestra el total apoyo con la ejecución de la misma en dicho Corredor nº 1 y asimismo se traslada la necesidad de contemplar en el documento que se ha trasladado qué terrenos serían afectados por la Autovía, al contemplarse su trazado en el proyecto por el núcleo urbano del municipio.

En ese sentido, estudios de detalle sobre cada uno de los municipios sobre los que atravesaría el citado corredor serían necesarios para determinar el impacto de la obra sobre este término municipal, si bien, se reitera el sentir favorable de esta Corporación a la ejecución de dicha infraestructura, quedando a la espera de cuantos trámites sean realizados en dicho procedimiento y solicitando este Ayuntamiento que se trasladen al mismo cuantas actuaciones tengan a bien realizarse.

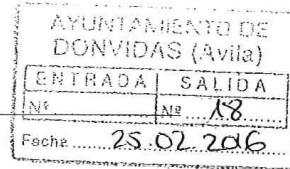
Aldeaseca, a 29 de febrero de 2016
 EL ALCALDE-PRESIDENTE
 Edo. Jesús Julio Izquierdo Callejo

De Paz
J. García B
13

 MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
03 MAR 2016
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz ENTRADA 10993 HORA

Ayuntamiento de Aldeaseca
 C/ Larga, 24, Aldeaseca. 05212 Ávila. Tfno. 920306001. Fax: 920306001

Ayuntamiento de Donvidas



Donvidas, a 25 de febrero de 2016
 S/REF: SGEA/IGB/mlr/20150162
 Asunto: Consultas sobre amplitud y nivel de detalle del EIA

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
 PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ, s/n
 28071 MADRID
 MADRID

Visto el escrito remitido a este Ayuntamiento con número de registro de salida 1/1464 por medio del cual traslada el documento inicial y los planos del proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6) AVILA", a efectos de que por esta Administración se informe sobre el alcance que deba darse al estudio de impacto ambiental por el promotor del citado proyecto,

Desde este Ayuntamiento, una vez consultados los planos y documentación asociada al mismo, y si bien no discurre la zona de actuación por terrenos incluidos en este término municipal de Donvidas sino por el correspondiente a otros municipios limítrofes (Aldeaseca y Tornadizos de Arévalo, entre otros), se le traslada que en el apartado "12.2.10. Impacto socioeconómico" del documento no evalúa dicho impacto en función de las diferentes alternativas de construcción que el mismo contempla.

En ese sentido, desde este Ayuntamiento se considera que la Alternativa 1 (Corredor 1) favorecería el desarrollo de este municipio y contribuiría a consolidar la población con la mejora de las vías de comunicaciones que el proyecto pretende, valorando muy positivamente la misma.

Por todo ello, y a fin de evaluar los impactos de dicha infraestructura, dicho documento debería valorar en qué medida la misma permitiría apoyar el mantenimiento de los núcleos de población existentes, aspecto fundamental que debería ser tenido en cuenta en la orientación del proyecto atendida la pérdida de población que experimenta este municipio en la actualidad.

Le saluda atentamente en Donvidas, a 25 de febrero de 2016



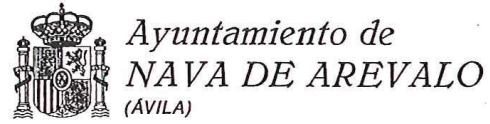
EL ALCALDE-PRESIDENTE DE LA CORPORACIÓN
 Pdo.: Pedro Victor Llorente Romo



De Paco
 I. Galicia B
 13

Ayuntamiento de Donvidas

C/ Calzada de Zamora, Donvidas. 05440 Ávila. Tfno. 92306226. Fax: 920306226



AYUNTAMIENTO DE NAVA DE AREVALO (Avila)	
REGISTRO GENERAL (Ventanilla única)	
ENTRADA	SALIDA
Nº	Nº 42
Fecha	19-2-16
Hora	13:59

ILTMO. SR. SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
Pz. San Juan de la Cruz, s/n
28071 - MADRID -

20150162

ASUNTO: Alegaciones en período de consultas en la evaluación de impacto ambiental proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6) Ávila.

Adjunta remito documentación que ha sido presentada en este Ayuntamiento que presta servicio de Oficina de Contacto por Juan-José Rodríguez Rodríguez en calidad de Presidente de la Comunidad de Regantes "Río Adaja" relativa a las alegaciones indicadas en el apartado Asunto.

Se adjunta igualmente relación por duplicado para que una de ellas sea devuelta a esta Entidad con el correspondiente sello de registro de entrada

Nava de Arévalo, 19 de febrero de 2016
EL ALCALDE,

D. Enrique Rodríguez Rodríguez



MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
25 FEB 2016
Registro Aux. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 9873
HORA

De Paz
I. García B
13

Pz. del Ayuntamiento, 1 - Teléfono 920 31 40 01 - Fax 920 31 40 37 - 05216 Nava de Arévalo

AYTO. NAVA DE ARÉVALO
OFICINA DE CONTACTO
VENTANILLA UNICA

RELACION DE DOCUMENTOS REMITIDOS (1)

- Órgano de destino: Subdirección General de Evaluación Ambiental
- Fecha de remisión: 19 de febrero de 2016.
- Entidad remitente: Ayuntamiento de Nava de Arévalo.
- Núm. de registro: 156
- Fecha de entrada: 19 de febrero de 2016
- Persona que lo presenta: Juan-José Rodríguez Rodríguez (Presidente Comunidad de Regantes "Río Adaja")

Contenido del escrito: Alegaciones en período de consultas en la evaluación de impacto ambiental proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6) Ávila.

- (1)
- Escrito alegaciones y cuatro anexos

(Para devolver sellado al Ayuntamiento de Nava de Arévalo)

AYTO. NAVA DE ARÉVALO
OFICINA DE CONTACTO
VENTANILLA UNICA

RELACION DE DOCUMENTOS REMITIDOS (1)

- Órgano de destino: Subdirección General de Evaluación Ambiental
- Fecha de remisión: 19 de febrero de 2016.
- Entidad remitente: Ayuntamiento de Nava de Arévalo.
- Núm. de registro: 156
- Fecha de entrada: 19 de febrero de 2016
- Persona que lo presenta: Juan-José Rodríguez Rodríguez (Presidente Comunidad de Regantes "Río Adaja")

Contenido del escrito: Alegaciones en período de consultas en la evaluación de impacto ambiental proyecto "Autovía entre Ávila (A-50) y la Autovía del Noroeste (A-6) Ávila.

- (1)
- Escrito alegaciones y cuatro anexos

 14 MAR 2016 Registro Aux. - Eza. San Juan de la Cruz ENTRADA 13127	 Nº 29 Fecha 29.02.2016
--	-------------------------------

Villanueva del Aceral, a 29 de febrero de 2016

S/REF: SGEA/IGB/mlr/20150162

Asunto: Consultas sobre amplitud y nivel de detalle del EIA

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL
PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ, s/n
28071 MADRID
MADRID

Visto el escrito remitido a este Ayuntamiento con número de registro de salida 1/1504 por medio del cual traslada el documento inicial y los planos del proyecto "AUTOVIA ENTRE AVILA (A-50) Y LA AUTOVIA DEL NOROESTE (A-6) AVILA", a efectos de que por esta Administración se informe sobre el alcance que deba darse al estudio de impacto ambiental por el promotor del citado proyecto,

Visto igualmente que este municipio figura incluido dentro del área de ejecución del citado proyecto de acuerdo con el estudio del Corredor 1, siendo directamente afectado por el mismo, se traslada a ese órgano ambiental:

- Desde el Ayuntamiento de Villanueva del Aceral se muestra el total apoyo al citado proyecto en su Alternativa 1 al favorecer el desarrollo de este municipio y contribuir a consolidar la población, considerando que la ejecución de dicha infraestructura sería altamente beneficiosa para los intereses de esta localidad.
- Para el supuesto de que finalmente sea esta la alternativa que se valorase, se debería especificar en el correspondiente proyecto la forma de ejecución de la obra en su intersección con el núcleo urbano de la localidad.

De acuerdo con el documento inicial puesto a disposición de esta Entidad, el eje de la infraestructura discurriría por el mismo núcleo urbano.

Así pues, y entendiendo que se respetaría el casco urbano, se debería indicar en el proyecto cuál sería el trazado exacto a seguir y en qué posición quedaría la población para determinar cuáles serían los terrenos afectados con la finalidad de evaluar mejor el impacto de la infraestructura sobre el municipio.

En Villanueva del Aceral, a 29 de febrero de 2016
EL ALCALDE-PRESIDENTE DE LA CORPORACIÓN

Fdo.: Dativo Rodríguez García

Ayuntamiento de Villanueva del Aceral

C/ Constitución, 2 05214 Villanueva del Aceral (Ávila) Tfno y Fax. 920 30 61 51

De Part
I. García B
13



AYUNTAMIENTO DE NAVA DE ARÉVALO (Ávila)	
SECRETARÍA GENERAL	
ENTRADA	SALIDA
Nº 10636	Nº 47
Fecha 25-0-16	

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
01 MAR 2016
Registro Auk. - Pza. San Juan de la Cruz
ENTRADA 10636

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE
(Subdirección General de Evaluación Ambiental)
Plaza San Juan de la Cruz s/n
Madrid 28071.

SRFA.-: CONTESTACIÓN A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA
EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150162
AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6),
ÁVILA.

ALEGANTE: AYUNTAMIENTO DE NAVA DE ARÉVALO

D. Enrique Rodríguez Rodríguez, DNI.- 06524095F Alcalde del Ayuntamiento de Nava de Arévalo (Ávila) CIF.- P0515200D actuando en nombre y en representación del mismo por razón del cargo que ostenta.

DICE.

Que en fecha 28 de enero de 2.016 ha tenido su entrada en el Registro del Ayuntamiento de Nava de Arévalo el escrito Registro de salida nº 1/1474 de fecha 21 de enero de 2.016 sobre "consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A-50) y la AUTOVÍA DEL NOROESTE (A-6) ÁVILA".

Que por medio del presente escrito y dentro del plazo concedido vengo a formular las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERO.- Zona Regable del Río Adaja.- Se quiere hacer constar por parte de esta Administración, en primer lugar, que de la documentación consultada no consta en la misma la existencia de la zona regable del río Adaja, con todas sus infraestructuras, que resultaría afectada directamente y dividiéndola por dos de las alternativas propuestas (corredores dos y siete). Sorprende que en un estudio del impacto ambiental del proyecto 20150162 no se contemple, ni siquiera la existencia de la citada zona regable ni se consulte a la Comunidad de Regantes Río Adaja que tiene su sede en este Municipio.

*De Por
I. Garcia B
B*

Plaza del Ayuntamiento, 1 - Teléfono 920 31 40 01 - Fax 920 31 40 37 - 05216 Nava de Arévalo - CIF: P0515200D

- ANEXO -

A/A: SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

SUBDELEGACIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

ASUNTO: "CONTESTACIÓN A CONSULTA SOBRE ALCANCE DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO 20150162 AUTOVIA ENTRE ÁVILA (A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A6), ÁVILA"

En contestación al estudio que se está sometiendo a información pública, desde la Comunidad de Regantes Río Adaja, pese no haber sido consultada formalmente se quiere hacer constar su punto de vista respecto a las distintas alternativas que se presentan para el proyecto "AUTOVÍA ENTRE ÁVILA(A-50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A6)"

En primer lugar, se quiere hacer hincapié en los datos que se indican sobre el PIB. Si bien en el estudio se habla del PIB nacional y del PIB de la provincia, no se hace un estudio de este parámetro en la comarca. Si se hiciera, se observaría como en la comarca de Arévalo, la agricultura y los servicios que de ella se derivan, suponen la mayor parte del PIB. Además, si se hiciera la distinción entre agricultura de regadío y de secano, se vería como la agricultura de regadío es la que mayor volumen aporta al PIB en la comarca de Arévalo.

También se quiere dejar claro que, debido al declive que venía acusando la agricultura en los últimos años, desde las distintas administraciones y los agricultores de la zona decidieron poner en marcha el Regadío desde la Presa Castro de las Cogotas, realizando una inversión de más de 150 millones de Euros, parte de ello subvencionado por fondos de la Unión Europea. Esto ha supuesto un importante impulso económico en la zona, no solo en la zona regable si no en toda la comarca, ya que ha supuesto una recarga del acuífero y ha hecho posible que en la zona actualmente haya una pujante agricultura de regadío en la que se cultivan, tal como dice el estudio, productos como la remolacha, pero además, se siembran otros muchos como patatas, maíz, fresas, zanahorias, cebollas, puerros, alfalfa y otros. Esto está originando que en determinadas épocas del año sea necesario importar mano de obra extranjera ya que en la zona no hay gente suficiente para satisfacer estas puntas de demanda de mano de obra.

En el estudio objeto del presente escrito también se habla del pujante polígono industrial de Arévalo pero no se aclara que la mayoría de las empresas allí instaladas dan servicio a la agricultura, por lo que dependen directamente del buen funcionamiento y prosperidad de la zona regable.

Centrándonos en el estudio del trazado de la nueva autovía, en la primera propuesta que se presentó para conectar Ávila con la A-6 no había ninguna alternativa que afectara a la zona regable.

Tras las distintas consultas que se llevaron a cabo no se percibió ningún interés especial por parte de nadie en la construcción de esta autovía, lo único que se puede interpretar de las alegaciones que se hicieron es que nadie quería que, en caso de que se construyera, pasara por su término municipal.

A partir de estas consultas se presentan otras tres alternativas en las que una de ellas divide la zona regable.

Tras las distintas alegaciones que se presentaron, la Consejería de Fomento argumentó que no tenía interés particular en ninguna de las propuestas y que se decidiría por una en función de las alegaciones que se presentaran.

La Consejería de Agricultura, la Comunidad de Regantes Río Adaja y los ayuntamientos afectados alegaron que era inviable contemplar cualquier trazado que dividiera la zona regable. A la Consejería de Agricultura se le contestó que todas las alternativas que afectaran al regadío se considerarían menos favorables.

Tras esto, la Consejería de Fomento optó por considerar como opción más favorable la que dividiría la zona regable. Esta alternativa al principio del estudio ni siquiera se contemplaba como opción. Esto choca ya que el único organismo que pedía este trazado era el Ayuntamiento de Arévalo que, a la vez que apoyaba esta solución, desde el Club de Golf (propiedad del mismo Ayuntamiento de Arévalo) se pedía que no se contemplara esta opción puesto que afectaba a sus instalaciones.

En el encargo de la redacción del presente proyecto en el apartado DEFINICIÓN, CARACTERÍSTICAS Y UBICACIÓN DEL ESTUDIO, en la página 18 dice textualmente:

"Condiciones impuestos por las alegaciones presentadas en la Información Pública del "Estudio de Alternativas para Autovía, de Ávila a la A-6". Fase B, de clave: E.I. 1.3-AV-3.

- Red de riego y concentración parcelaria río Adaja: se trata de evitar las infraestructuras de la red de riego y concentración parcelaria del río Adaja para los que la Junta de Castilla y León ha recibido apoyo de fondos europeos"

A lo largo de todo el estudio no sólo no se ha tenido en cuenta la zona regable si no que se han manipulado los planos de manera que parezca que ni existe ni ha existido nunca regadío en esta zona. Además se han introducido otras dos nuevas variantes, ambas afectando directamente a la zona regable y dividiéndola, así como al resto de regadíos existentes.

El presente estudio tiene fecha de octubre de 2015. A finales de ese mismo mes la empresa INECO, encargada de su redacción, se puso en contacto con esta Comunidad de Regantes para solicitar de manera informal planos de los posibles servicios que podían verse afectados por las distintas alternativas que se estaban considerando. Curiosamente, en el primer plano que nos enviaron las dos alternativas que dividen la zona regable no venían incluidas. (Se adjunta el Anexo I con el plano enviado por INECO a la Comunidad de Regantes en la primera consulta)

Posteriormente se pidieron desde la Comunidad planos más concretos y en Noviembre, nos enviaron nuevos planos donde ya se contemplaban las ocho alternativas actuales. Con esto se contestó a INECO enviándoles la red de riego para que vieran las posibles afecciones que podrían tener sobre todo dos de ellas (corredores 2 y 7) y probablemente otras dos (corredores 1 y 3), dependiendo del trazado que se llegue a concretar ya que sigue siendo bastante ambiguo. El resto de corredores también nos afectarían, ya que cruzan la tubería principal que va desde el azud de derivación hasta las balsas, aunque creemos que estas alternativas serían las que ocasionarían menor perjuicio. (Adjuntamos Anexo II con el plano donde se indican los corredores a los que se refiere este párrafo)

La respuesta por parte de INECO fue que se nos mantendría informados.

Actualmente se está sometiendo a información pública el alcance del Impacto Ambiental del proyecto AUTOVÍA ENTRE ÁVILA (A50) Y LA AUTOVÍA DEL NOROESTE (A6). Se han hecho diferentes notificaciones a organismos afectados, asociaciones ecologistas, etc., pero lógicamente no se ha hecho la consulta a la Comunidad de Regantes Río Adaja ya que, según los planos que ellos manejan en el informe, no existe regadío en la zona.

CONCLUSIONES

Por mucho que se intente hacer ver que esta zona no es de regadío y que, el pueblo de Arévalo vive principalmente de la industria, la realidad es que tanto el pueblo de Arévalo como el resto de la comarca dependen del regadío para su supervivencia y, cualquier trazado que destruya la zona regable puede traer unas consecuencias muy negativas para toda la comarca, pudiendo ser la ruina ya no sólo de agricultores afectados si no, de las empresas ubicadas en el "pujante" polígono industrial de Arévalo.

Enviamos además el plano de la zona regable así como los distintos planos de concentración parcelaria por polígonos con la red de riego existente (Anexo III)

A continuación indicamos el enlace a la página oficial de la Junta de Castilla y León donde está publicado el acuerdo de concentración y se pueden ver también las parcelas de regadío y secano.

http://www.itacyl.es/opencms_wf/opencms/proyectos/concentracion_parcelaria/proyectos/avila/AV-Adaja/

Además, adjuntamos también el Anexo IV indicando la red de riego con las tuberías de distribución de agua existentes

En Nava de Arévalo, a 16 de febrero de 2016



Fdo.: Juan José Rodríguez Rodríguez

Presidente de la Comunidad de Regantes Río Adaja

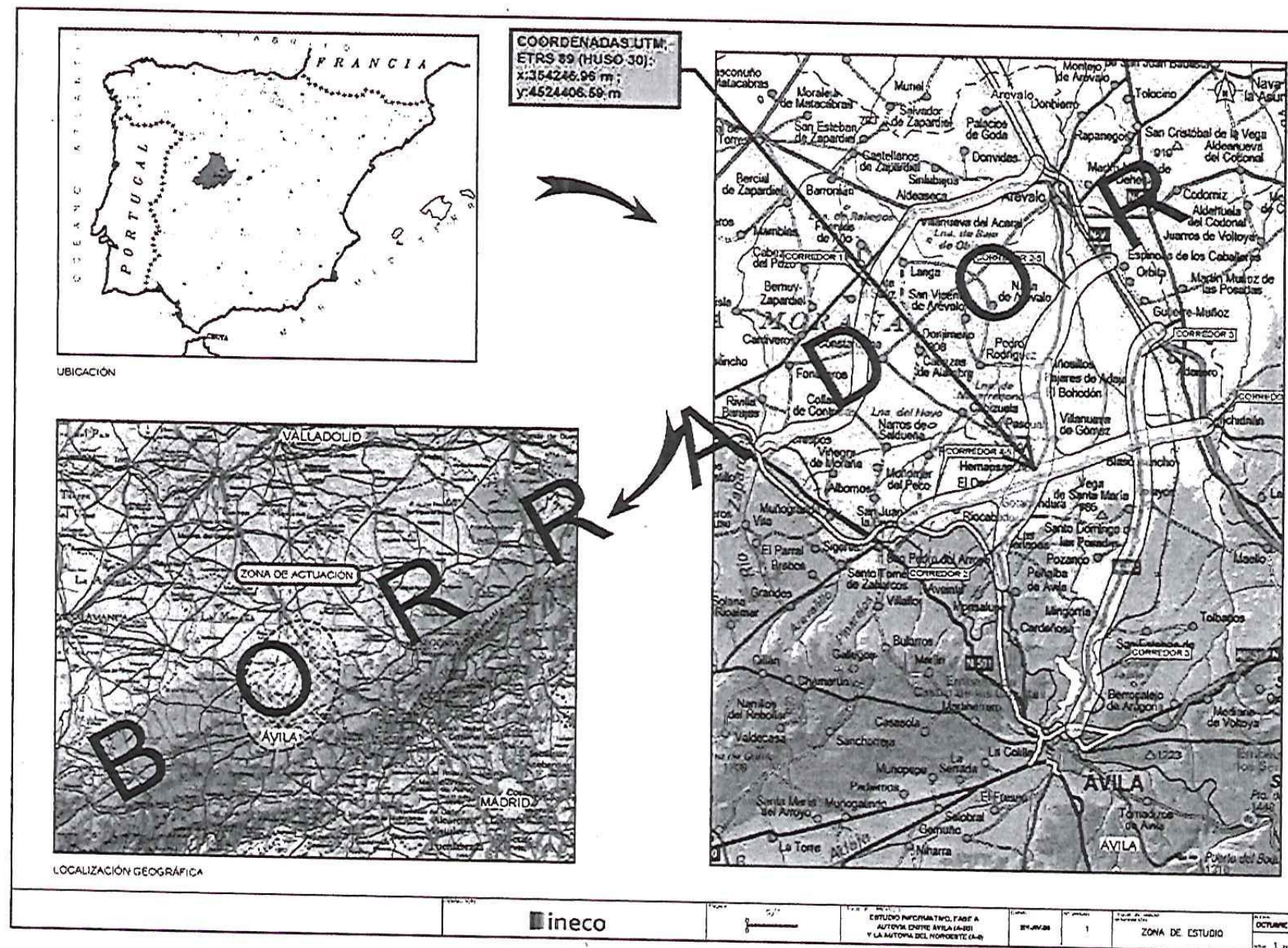
Comunidad de Regantes Río Adaja

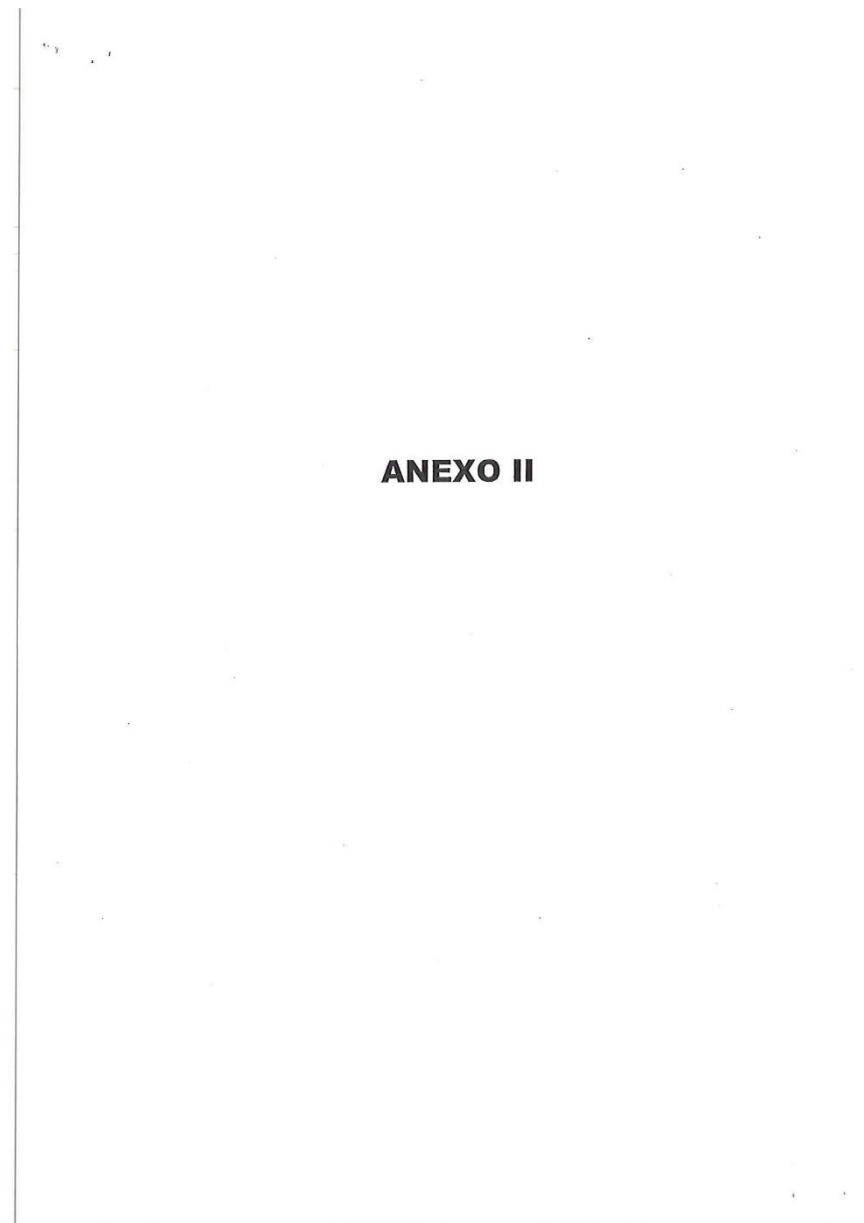
Plaza del Ayuntamiento Nº1

C.P. 02516 Nava de Arévalo (Ávila)

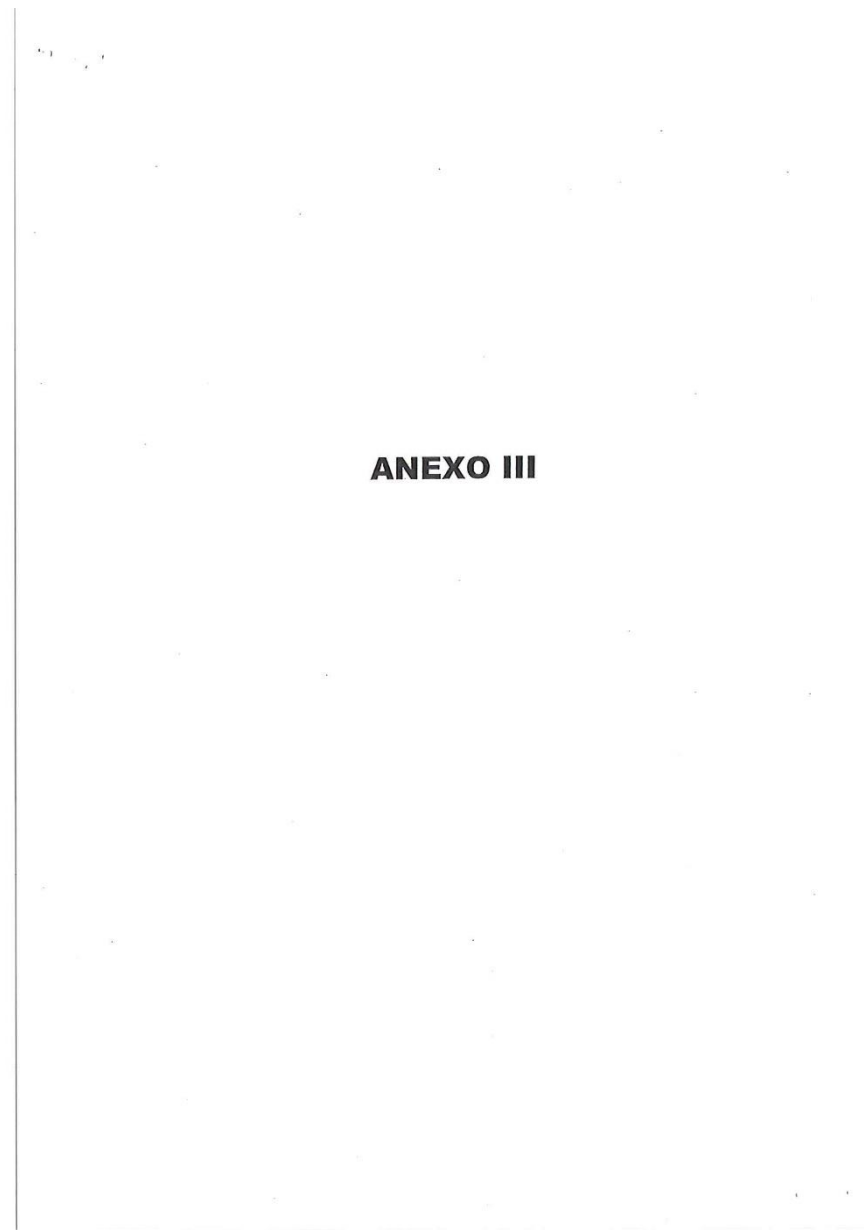
Tfno. 920 31 42 13 mail: regantes.adaja@gmail.com

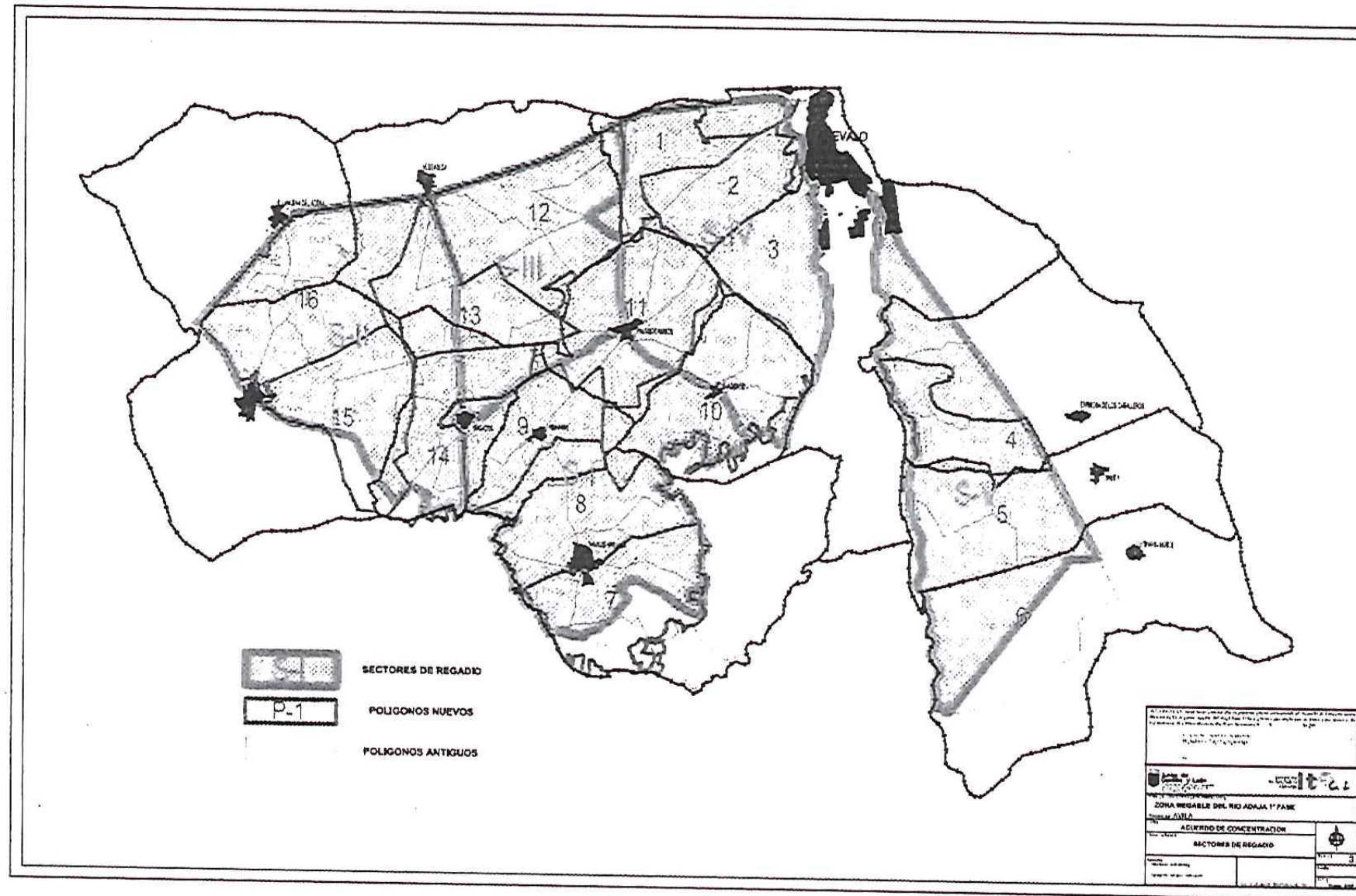
ANEXO I

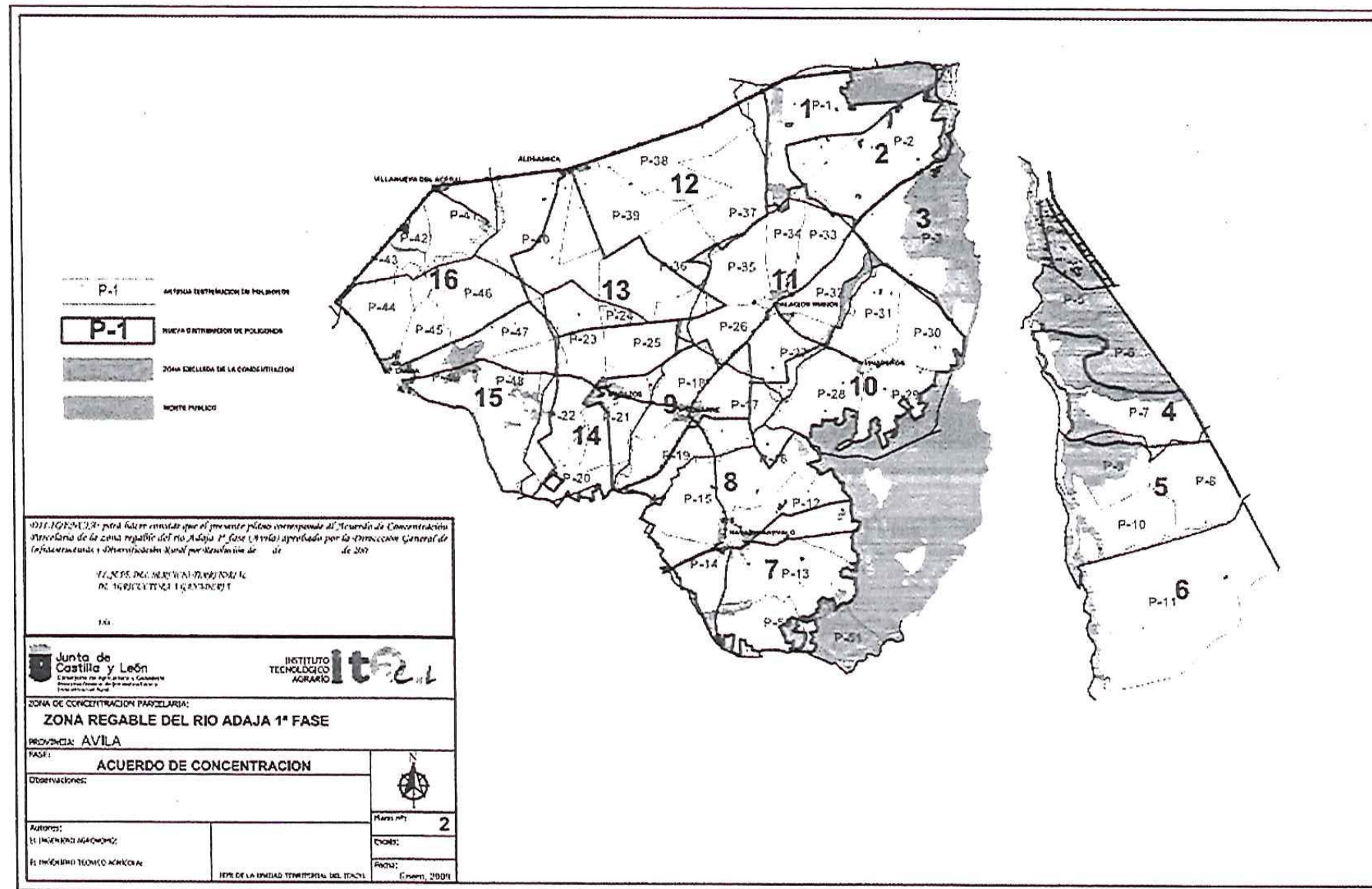


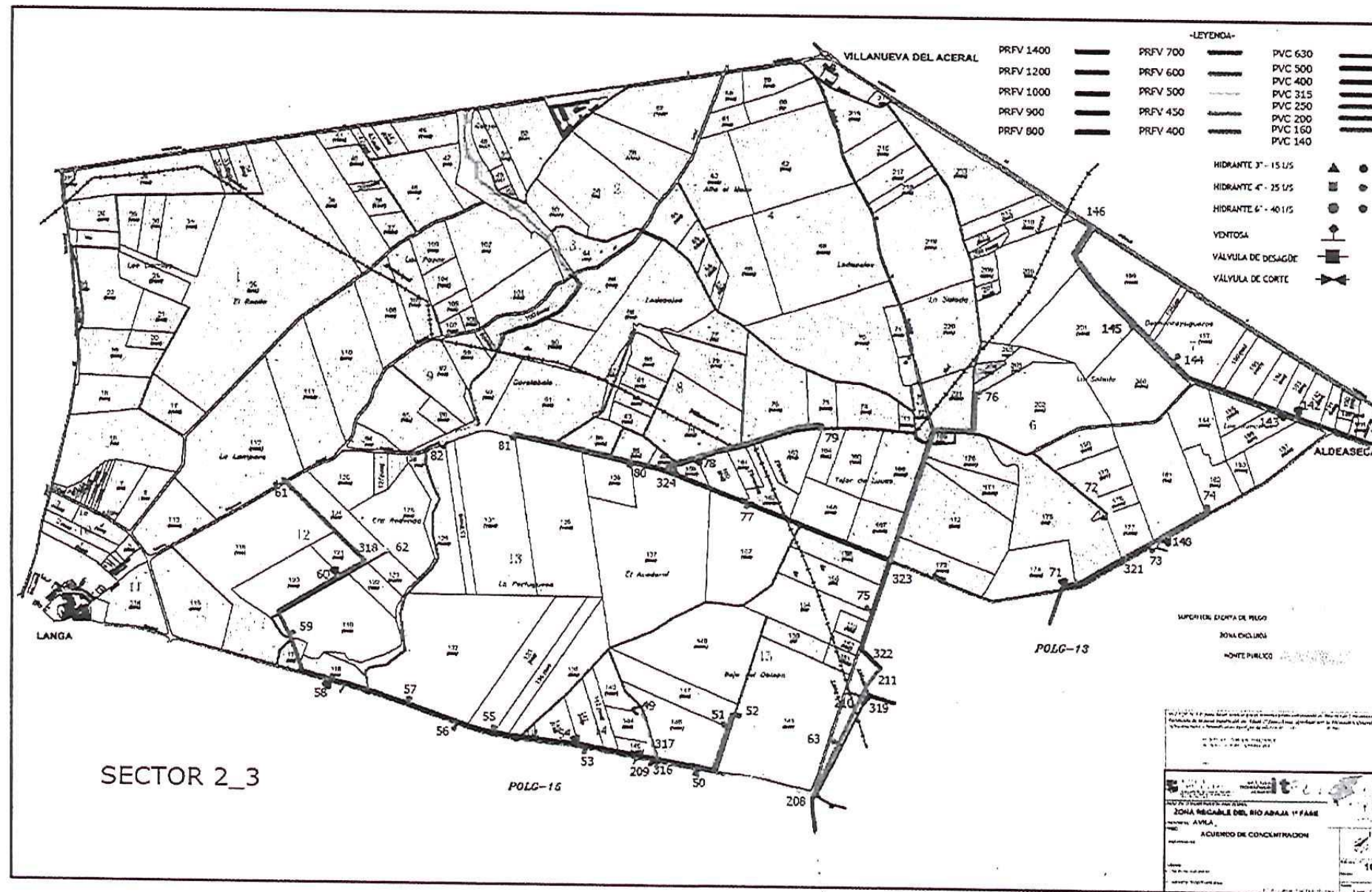


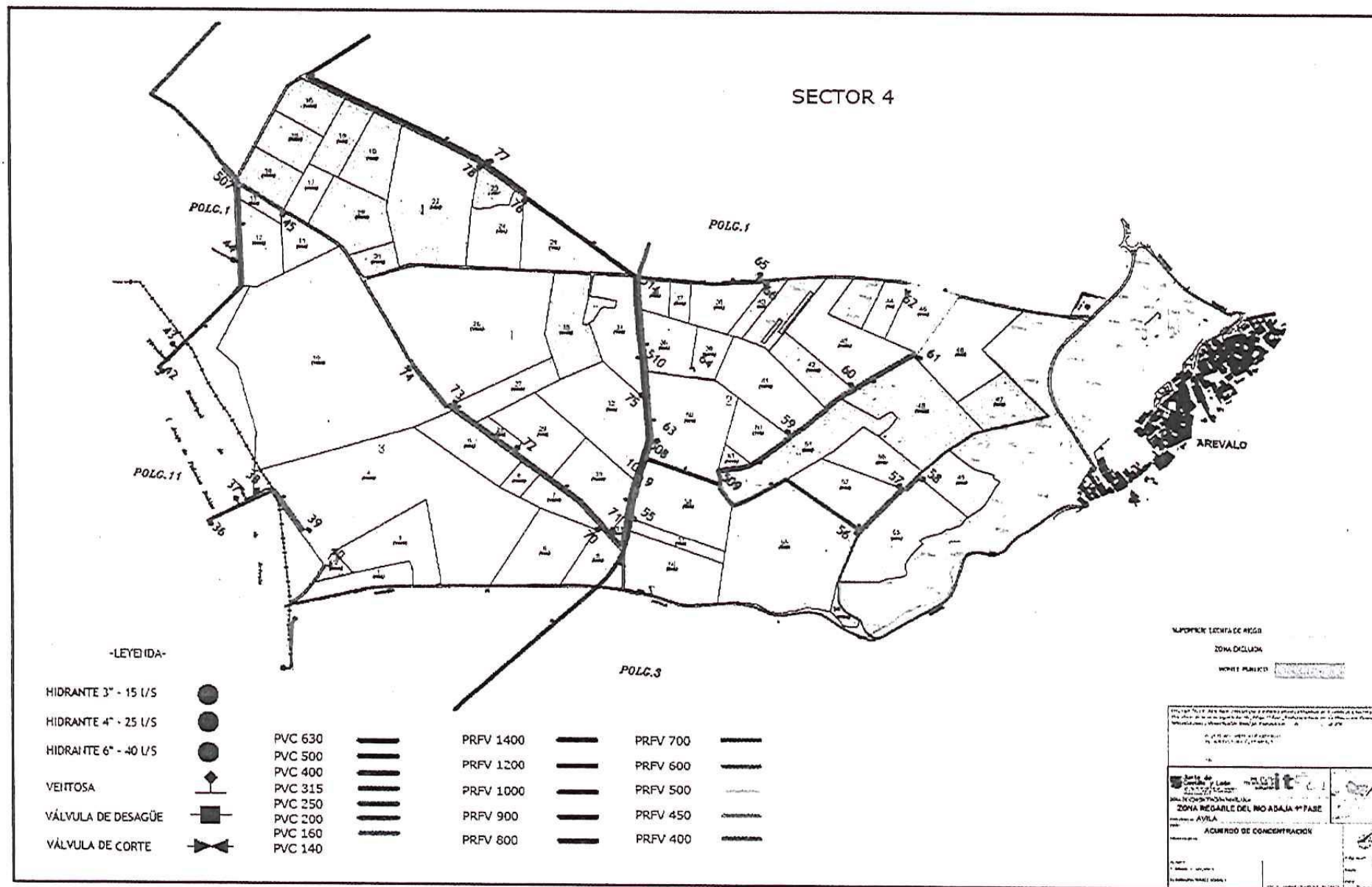


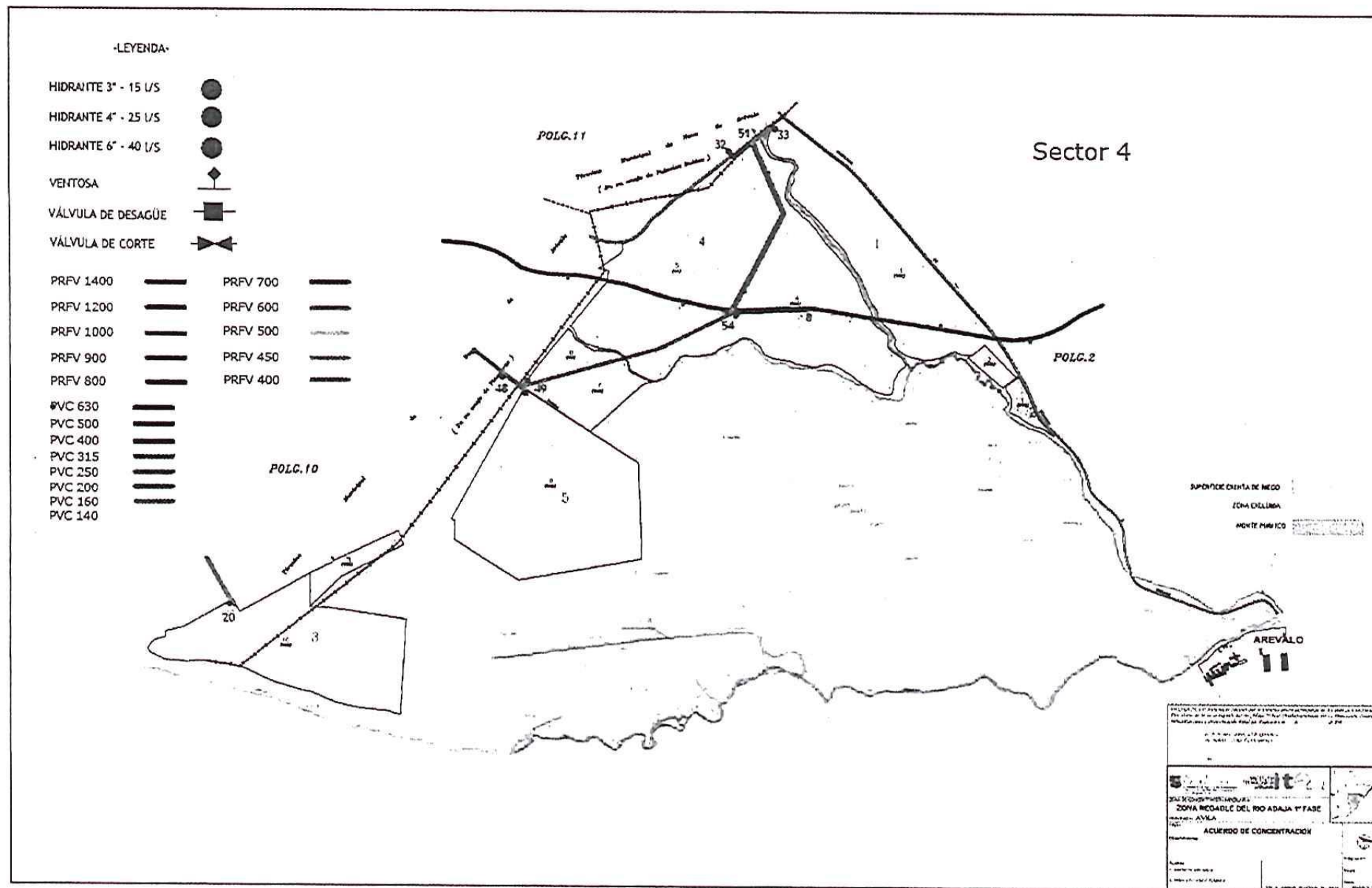


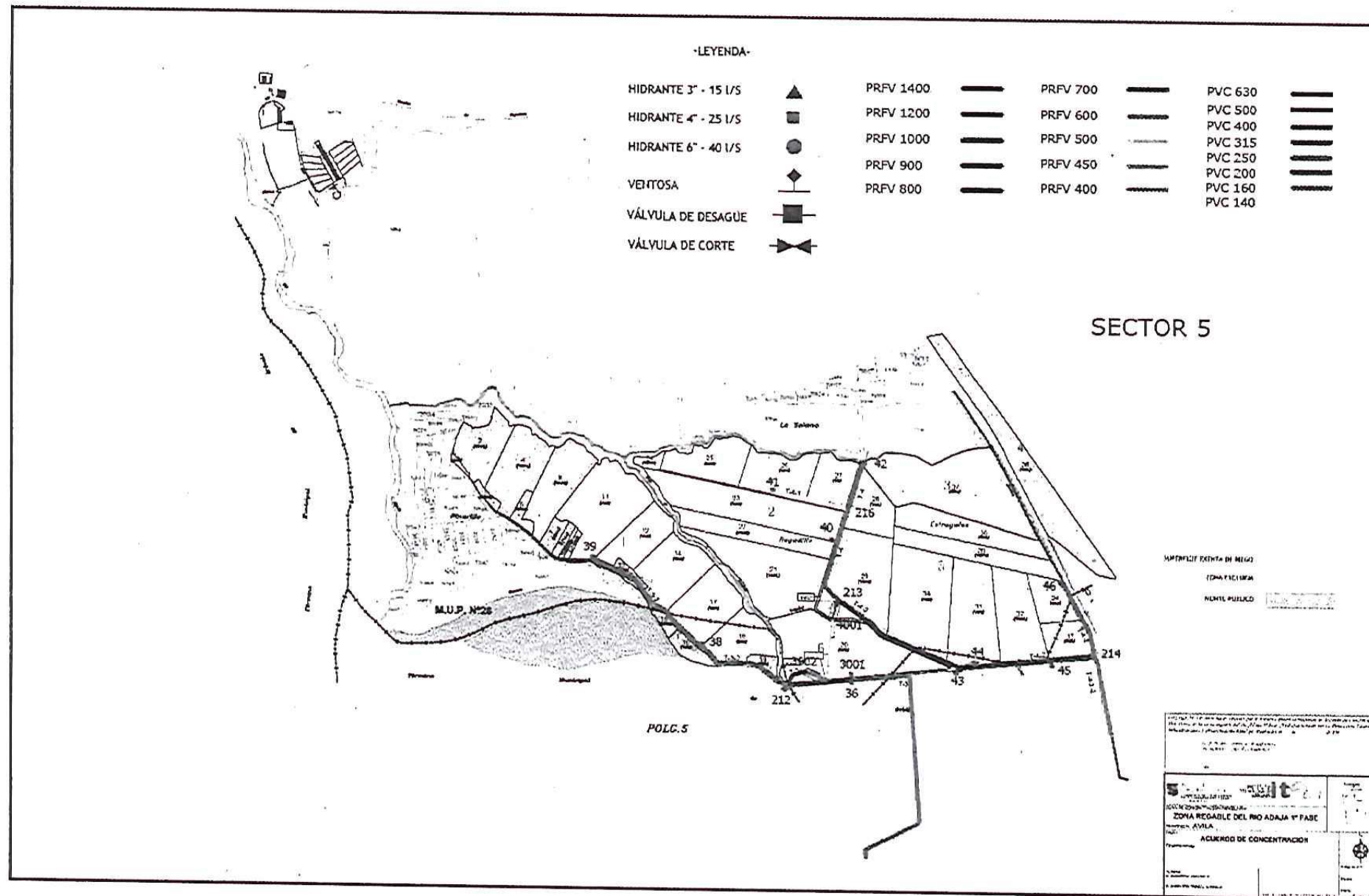


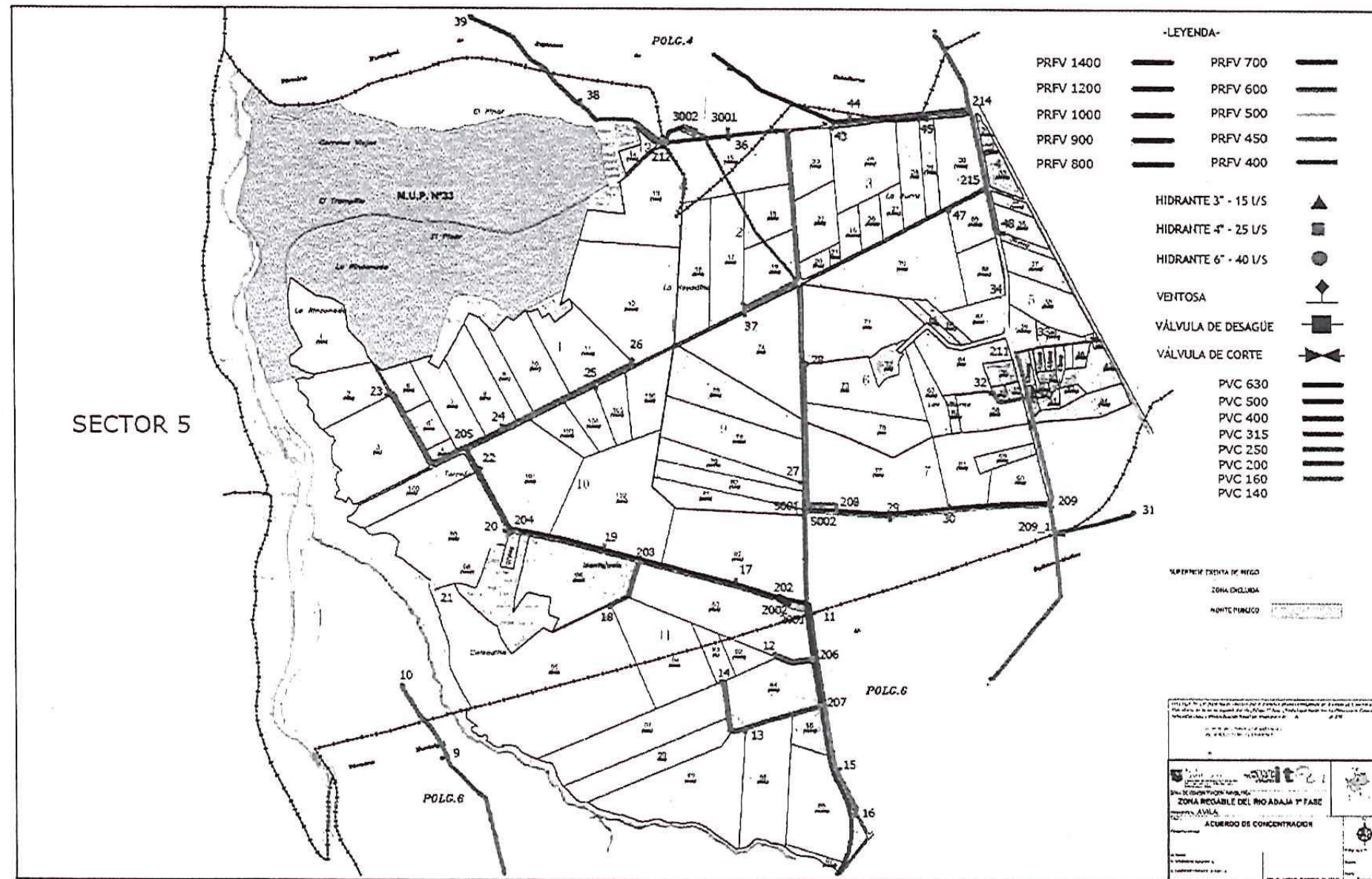


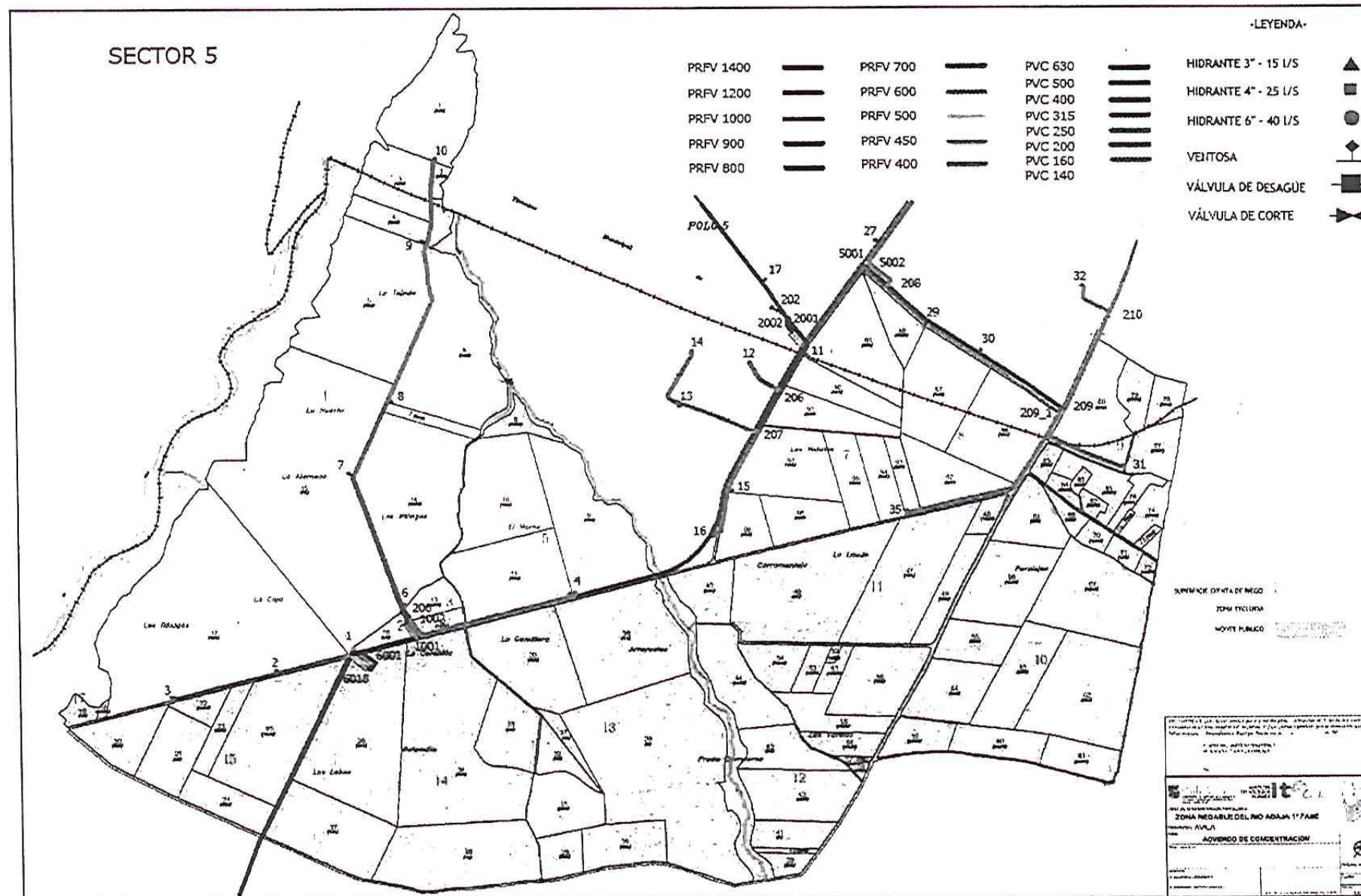


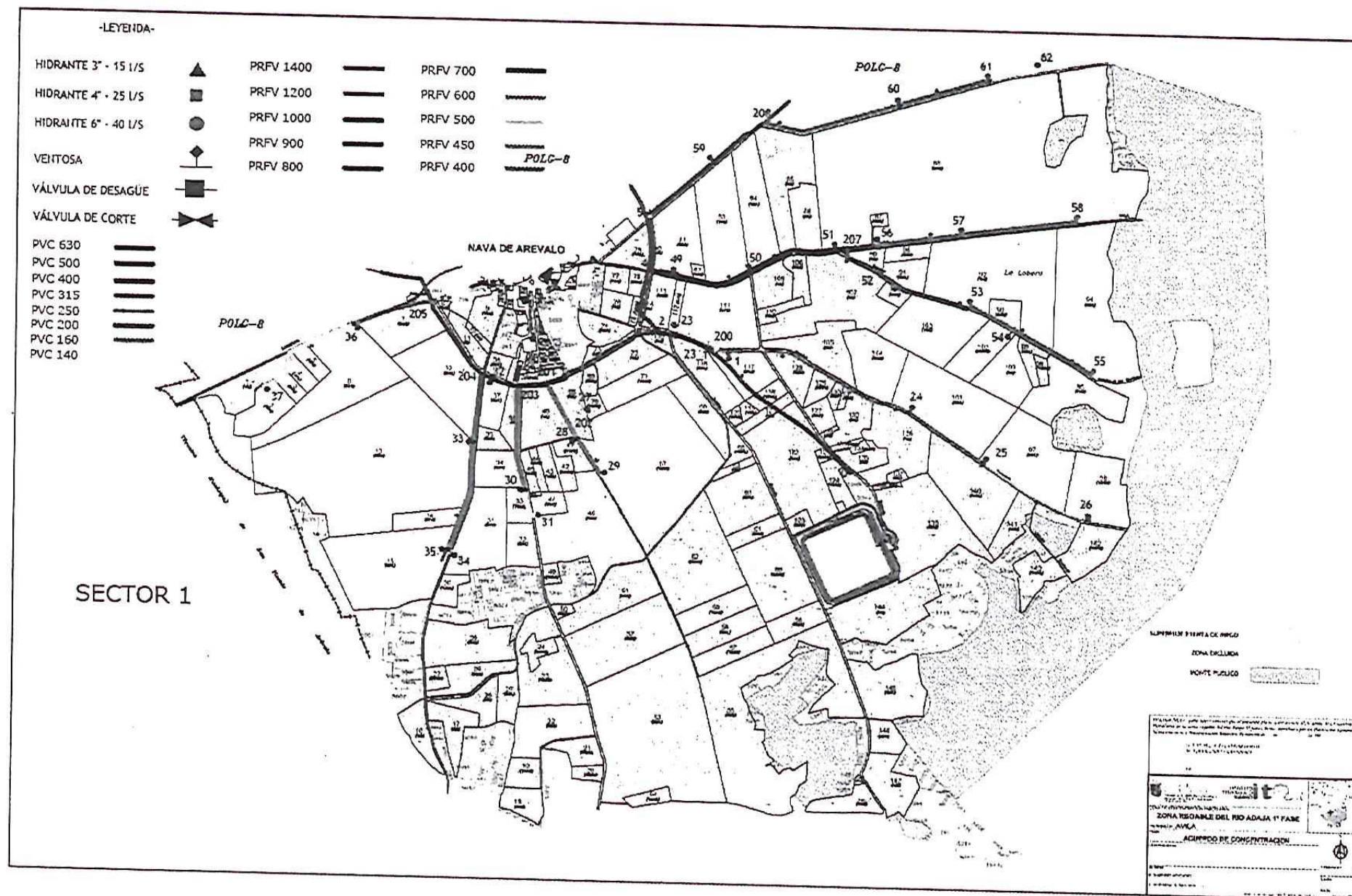


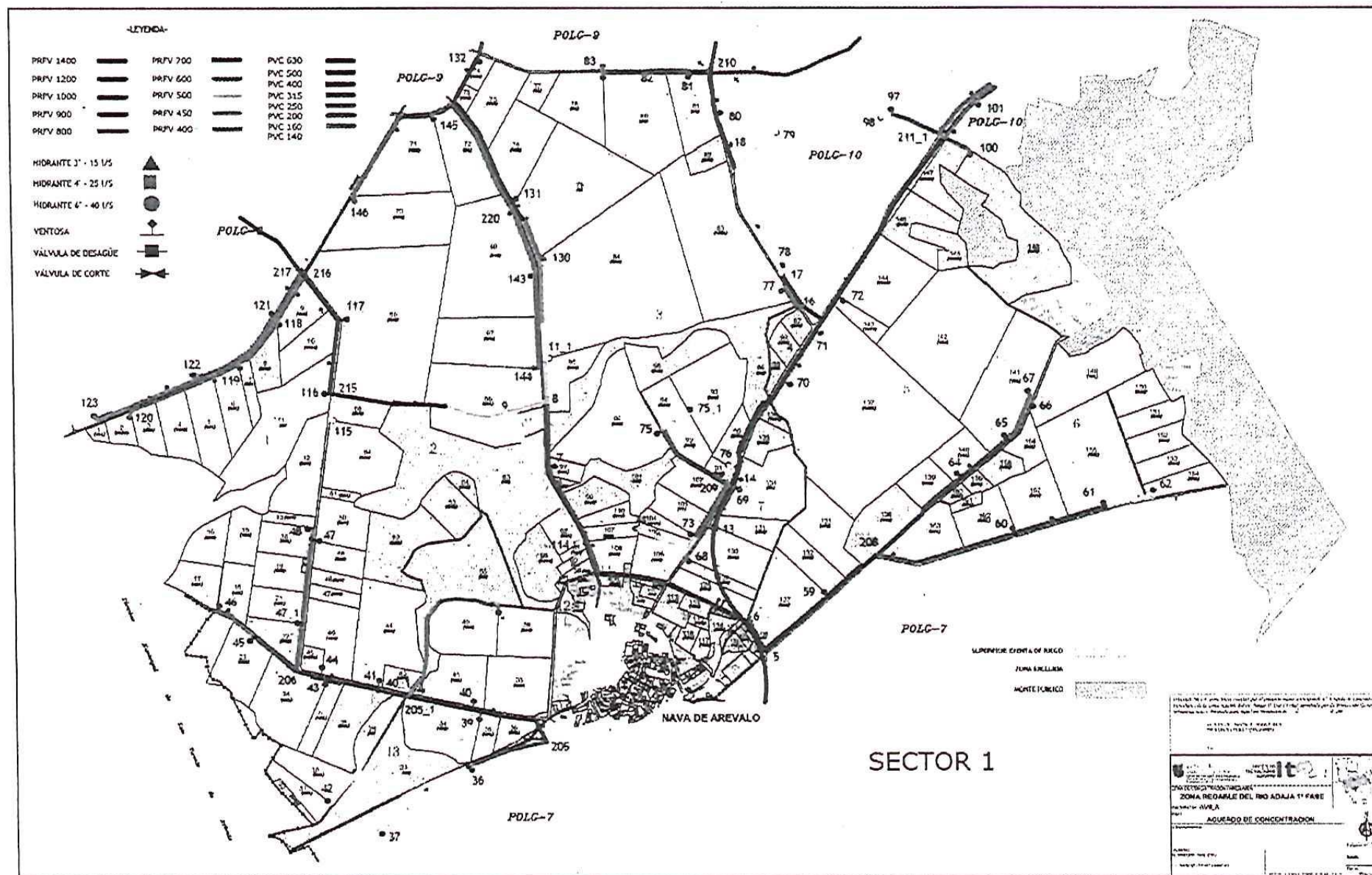


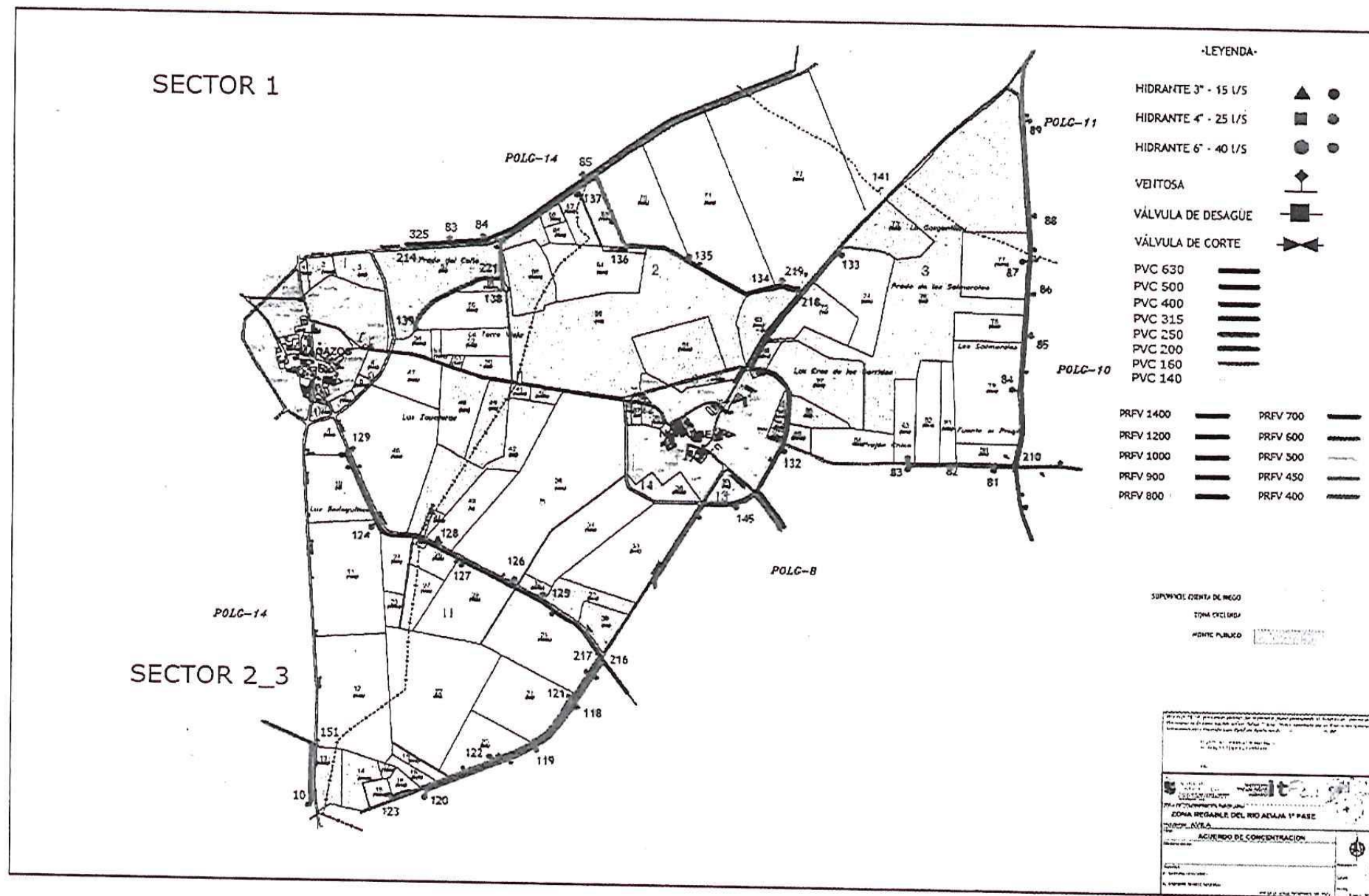


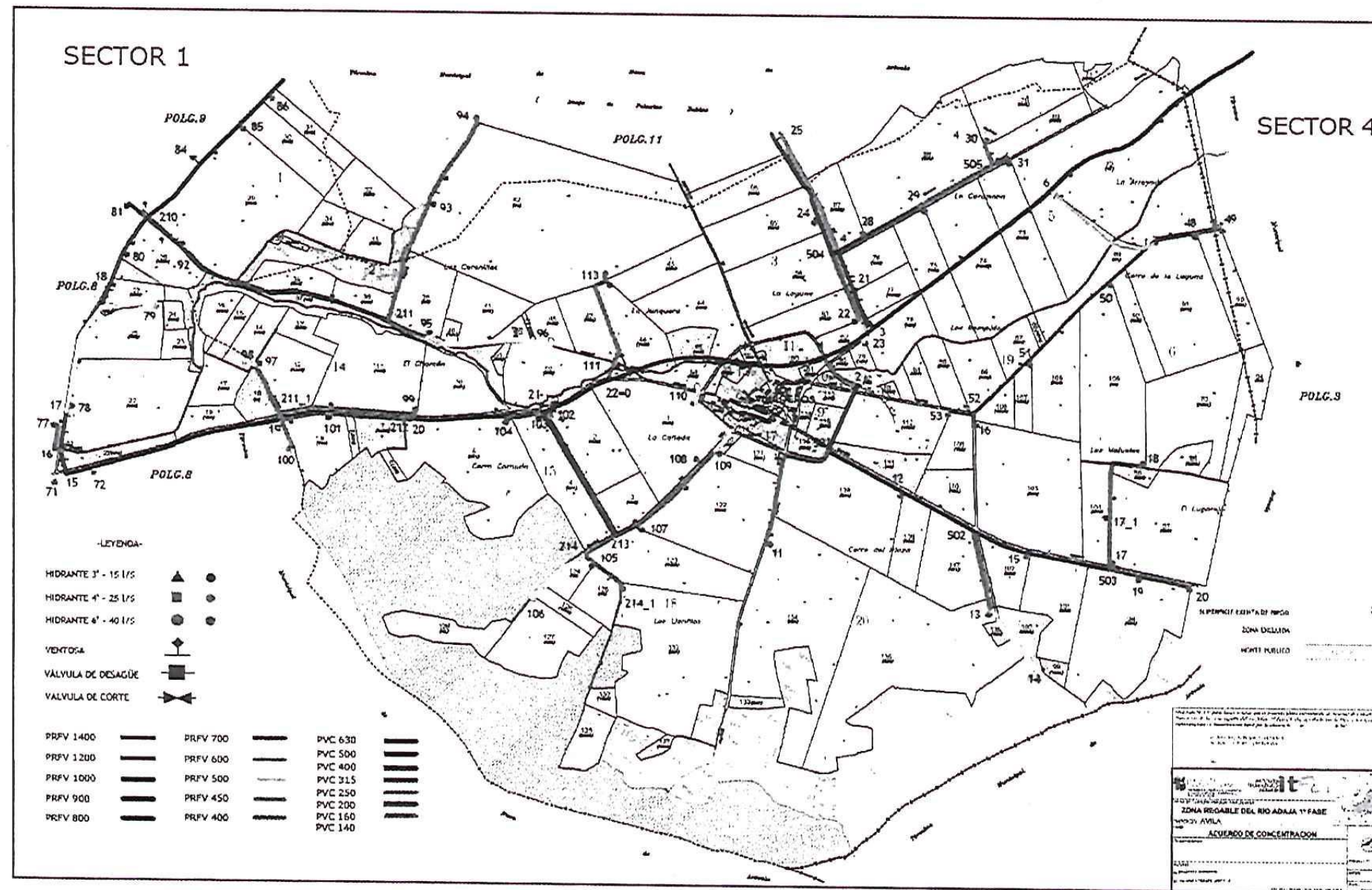


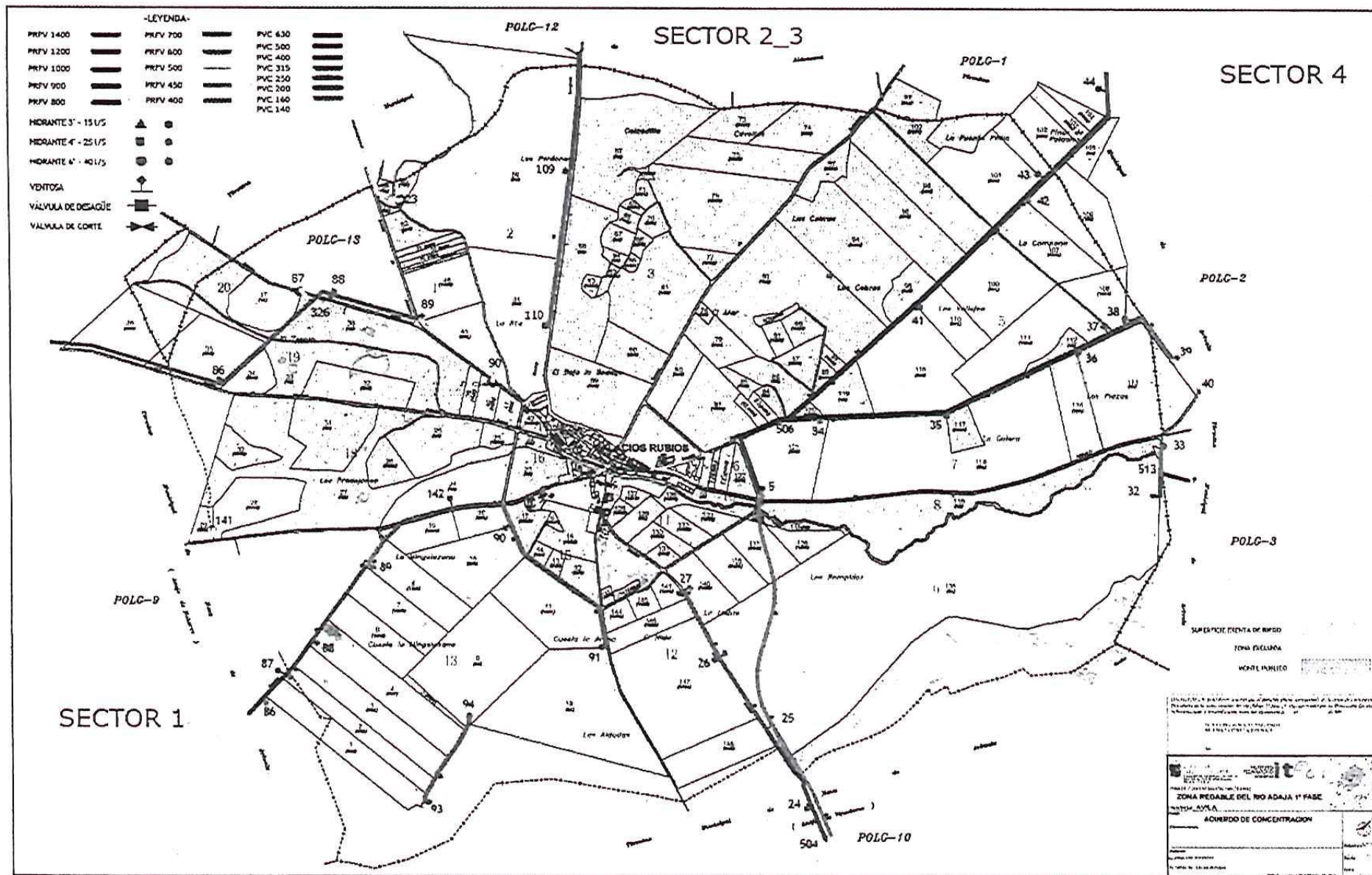


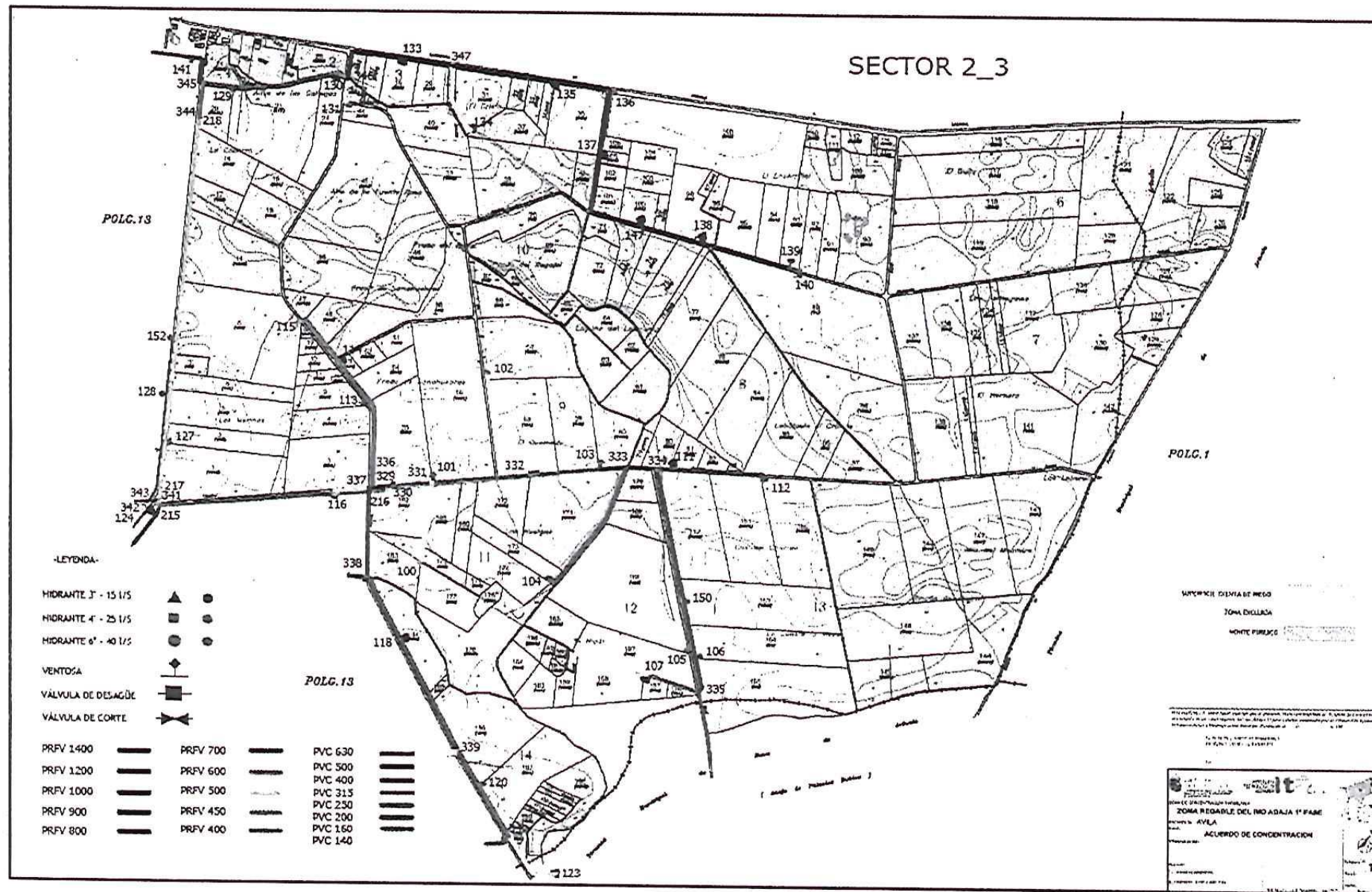


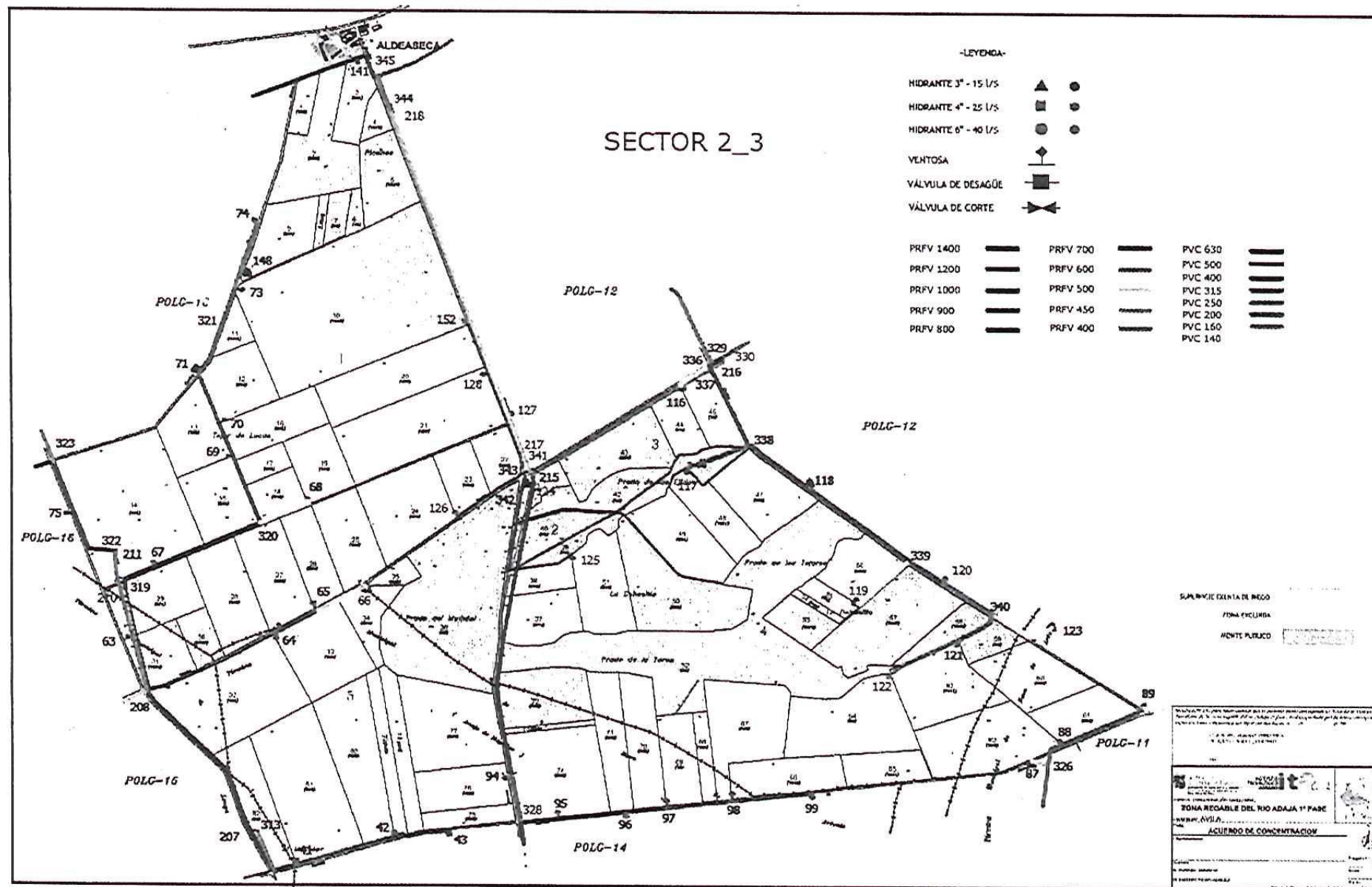


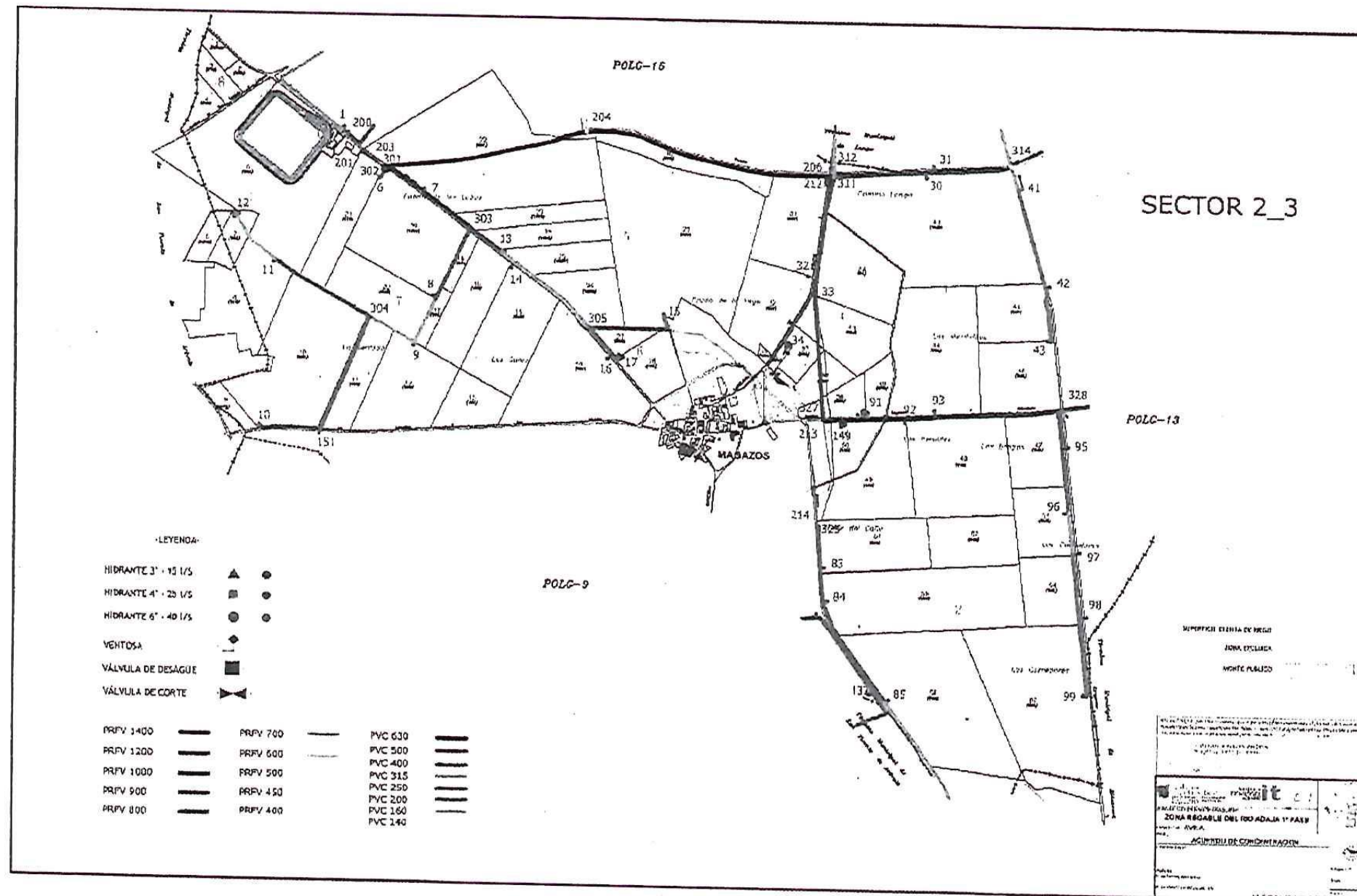


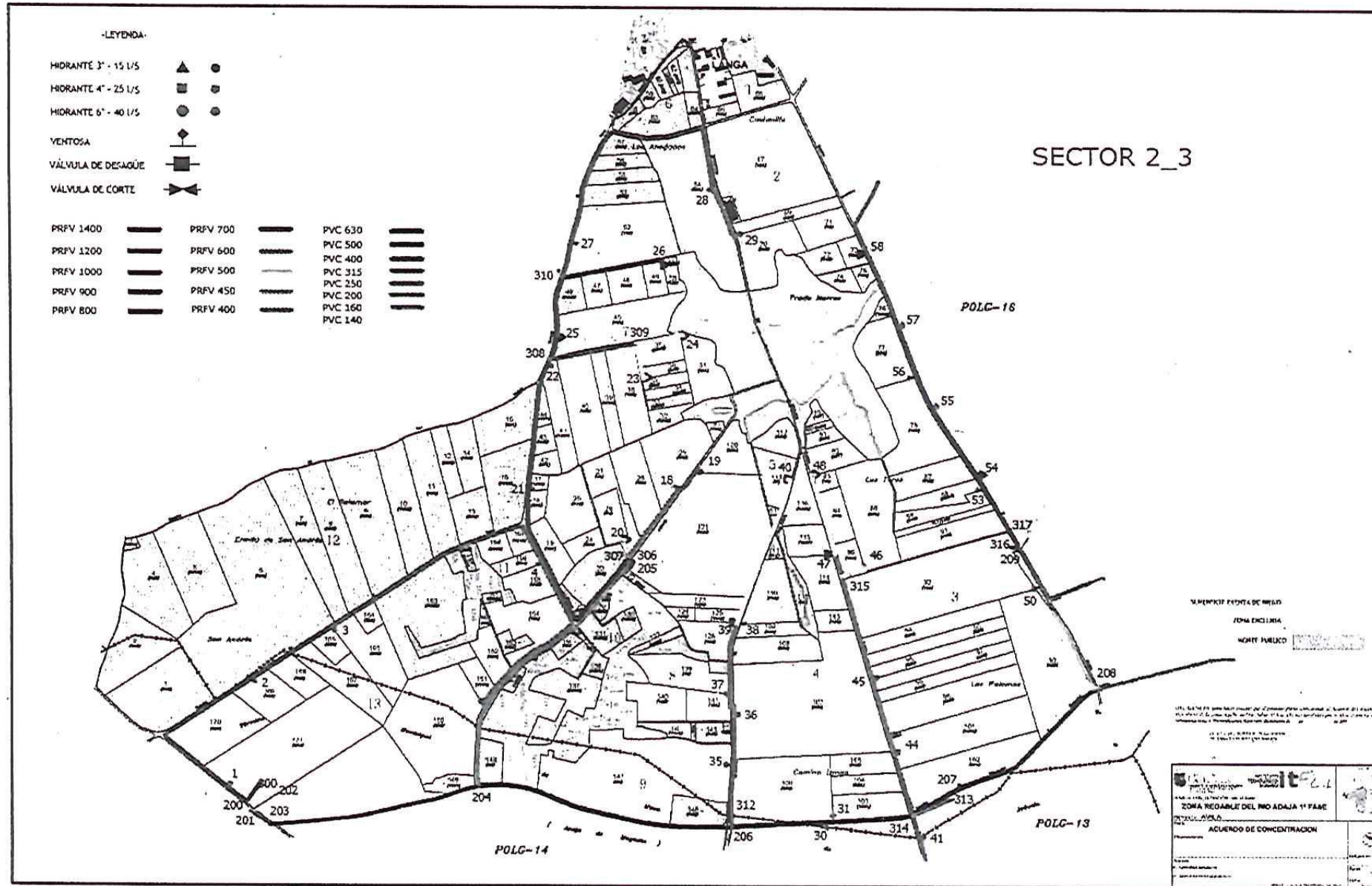


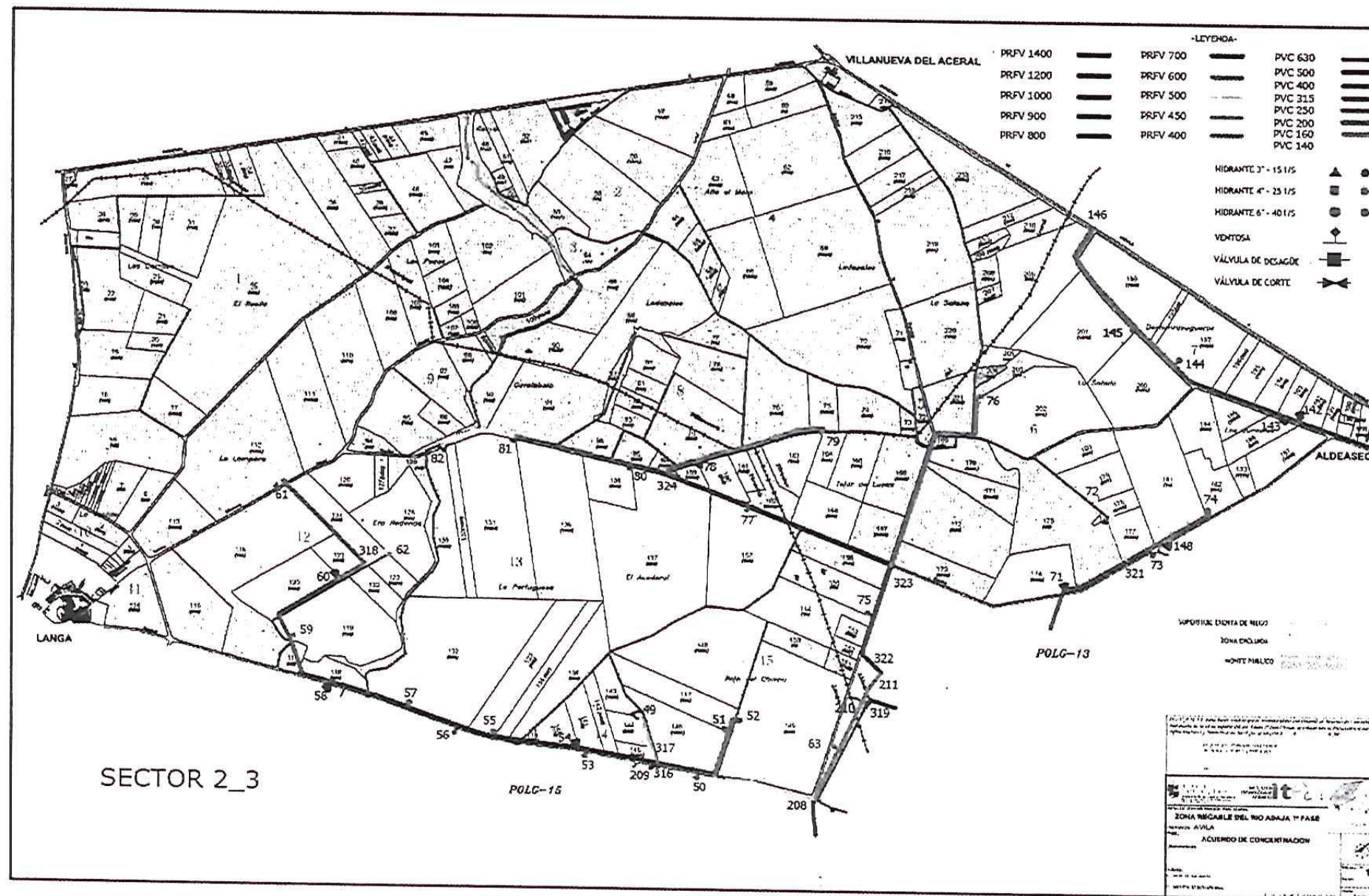












ANEXO IV

