

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

20800 *Resolución de 3 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Autovía A-65, tramo Ampudia-Palencia.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Autovía A-65 tramo Ampudia-Palencia se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el epígrafe 9.k del referido anexo II, pues se trata de un cambio de un proyecto del anexo I, ya autorizado.

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

1. *Antecedentes y objeto. Descripción y localización del proyecto.
Promotor y órgano sustantivo*

1.1 Antecedentes.—El tramo Ampudia-Palencia objeto de esta Resolución forma parte de la Autovía Tierra de Campos. A-65. Tramo Palencia-Benavente.

Con fecha 12 de mayo de 2006 (BOE del 1 de junio de 2006) la Secretaría de Estado de Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino formuló la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del tramo Palencia-Benavente de la autovía A-65.

En dicha declaración se seleccionaba la denominada Alternativa Sur y en el apartado VI. Afección a espacios naturales del epígrafe 7. Integración del proceso de evaluación y condiciones específicas, se incluye la siguiente condición (en negrita se destaca la parte que afecta a esta Resolución):

En la alternativa Sur la alteración más importante a espacios de la Red Natura es a:

ZEPA ES0000216 La Nava-Campos Sur.

ZEPA ES0000207 Penillanuras-Campos Sur.

Para evitar las afecciones directas sobre estos espacios protegidos, desde el inicio del trazado hasta el límite de provincia Zamora-Valladolid y entre el p.k. 56+000 y el p.k. 65+000 en las cercanías de Torremormojón, se estudiarán nuevas alternativas con el fin de no afectar a la zona de especial protección para las aves (ZEPA), así como aproximadamente entre los pp.kk. 30+000 y 40+000, donde la traza se ajustará de manera que se aproxime en la medida de lo posible a la población de Medina de Rioseco, discurriendo entre el límite sur de la ZEPA y el casco urbano de Medina de Rioseco.

En cumplimiento de la anterior condición, el promotor, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en la redacción del proyecto de trazado y construcción plantea el estudio de alternativas que cumplan la anterior condición: no afectar a la ZEPA La Nava-Campos Sur, para lo cual remite el documento ambiental del proyecto correspondiente al tramo entre los pp.kk. 56+000 y 65+000.

1.2 Descripción del proyecto y sus alternativas.—Se trata de un tramo de autovía de unos 10,5 km de longitud (variable según las alternativas) entre el p.k. 53+927 del estudio informativo (fase B) en las proximidades de cruce con la carretera P-901, enlace de Ampudia, y el p.k. 63+046 en las proximidades del área de servicio prevista al sur de Pedraza de Campos.

Consta de dos calzadas separadas por una mediana de 10 m, cada una con dos carriles de 3,5 m de anchura, arcones exteriores de 2,5 m e interiores de 1,5 m. La velocidad de proyecto es de 120 km/h.

En el documento ambiental se plantean dos alternativas:

Alternativa 1: Tiene su origen en el p.k. 53+927 del estudio informativo (p.k. 52+500 del documento ambiental) y una longitud de 10,55 km. Entre los principales puntos singulares se encuentran el cruce del arroyo Salón mediante un viaducto de 75 m, así como las conexiones con las carreteras P-921 y P-901. Se prevén dos enlaces, un viaducto, ocho pasos superiores, un paso inferior y dos pasos inferiores específicos para la fauna. Tiene una altura máxima de terraplén de 8 m, de desmante de 16 m, y una necesidad de materiales de préstamo de unos 696.000 m³.

Durante la prospección arqueológica se detectó un yacimiento arqueológico, «Las Conejeras» que podría verse directamente afectado por el trazado; para evitar esta afección se plantea la alternativa 2.

Alternativa 2: El punto de inicio coincide con el de la alternativa 1. Tiene una longitud de 10,54 km. Se aproxima unos 150 m más al núcleo urbano de Torremormojón que la alternativa 1. Como puntos singulares, están el cruce del arroyo Salón mediante un viaducto de 75 m, así como las conexiones con las carreteras P-921 y P-901. Se prevén dos enlaces, un viaducto, siete pasos superiores, dos pasos inferiores y dos pasos inferiores específicos de fauna. Tiene una altura máxima de terraplén de 8 m, de desmante de 9 m, y una necesidad de materiales de préstamo de unos 1.070.062 m³.

Comparación de alternativas: El promotor selecciona la alternativa 2, que es la más favorable ambientalmente. Esto se debe básicamente a que evita la afección sobre el yacimiento arqueológico Las Conejeras, que quedaría a una distancia de unos 80 m, mientras que en la alternativa 1 hay una afección directa sobre el mismo. Por otra parte la alternativa 2 tiene un mayor movimiento de tierras y mayor necesidad de préstamos pero una menor altura de taludes, con menor impacto paisajístico. La alternativa 1 produce una mayor afección superficial a hábitat de interés comunitario, afectando a un hábitat prioritario.

1.3 Localización.—Discurre por los términos municipales de Ampudia, Torremormojón y Pedraza de Campos, en la provincia de Palencia. Las dos alternativas planteadas se sitúan al sur de la ZEPA La Nava-Campos Sur, al norte del núcleo urbano de Ampudia y al sur de los de Torremormojón y Pedraza de Campos.

1.4 Promotor y órgano sustantivo.—El promotor y órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

El 3 de marzo de 2009 se recibió el documento ambiental del proyecto para iniciar el procedimiento. El 28 de marzo de 2009 se remitió el citado documento a diversos organismos para realizar la fase de consultas. La relación de organismos consultados y respuestas recibidas es la siguiente:

Organismos consultados	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	X
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	—

Organismos consultados	Respuestas
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	–
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	X
Diputación del Gobierno en Palencia.	–
Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	–
Subdelegación del Gobierno en Palencia.	–
Ayuntamiento de Palencia.	X
Ayuntamiento de Ampudia (Palencia).	X
Ayuntamiento de Grijota (Palencia).	–
Ayuntamiento de Pedraza de Campos (Palencia).	–
Ayuntamiento de Torremormojón (Palencia).	–
Ayuntamiento de Villamartín de Campos (Palencia).	–
Ayuntamiento de Villerías de Campos (Palencia).	–
ADENA (Madrid).	–
S.E.O. (Madrid).	–
Ecologistas en Acción de Castilla y León (Valladolid).	–
ADERNA (Fundación para el Desarrollo del Medio Rural y Natural) (Madrid).	–

Los aspectos ambientales más importantes de las respuestas son los siguientes:

Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.–Indica que no hay espacios de la Red Natura que puedan verse afectados por coincidir físicamente con la ubicación del proyecto. La ZEPA La Nava-Campos Sur podría ser afectada de forma indirecta. No hay hábitat naturales de interés comunitario que puedan verse afectados por la actuación.

Describe los principales impactos potenciales: los impactos sinérgicos con el tramo anterior sobre la ZEPA; sobre las aves esteparias; sobre la zona lobera Montes Torozos; sobre el arroyo Salón y otros cauces menores; sobre la geomorfología por el elevado volumen del movimiento de tierras, incluida la necesidad de vertederos.

Se pueden producir impactos acumulados con la autovía Valladolid-León (tramo Villanubla-Santas Martas); con las actuaciones en la A-6 (tramo Adanero-Benavente); con el tramo anterior de la A-65. tramo Villafrechós-Ampudia.

En las conclusiones, considera que la alternativa modificada de este tramo reduce los impactos respecto a la del estudio informativo. Sin embargo, para reducir los impactos sobre la Red Natura 2000 y proteger las poblaciones de aves esteparias, se deberían incluir una serie de recomendaciones y medidas ambientales que describe:

Se recomienda estudiar de manera conjunta la totalidad del tramo de la A-65 del tramo Palencia-Benavente de la autovía A-65, que afecta a la ZEPA La Nava-Campo Sur.

Se incorporarán todas las medidas incluidas en la declaración de impacto ambiental del estudio informativo del tramo Palencia-Benavente de la autovía A-65.

Se adoptarán medidas preventivas para evitar la colisión de las aves esteparias con los vallados perimetrales, con las pantallas acústicas transparentes o los choques contra vehículos.

En el diseño y seguimiento de los pasos de fauna y vallados perimetrales se seguirán los documentos Prescripciones técnicas para el diseño de los pasos de fauna y vallados perimetrales, Ministerio de Medio Ambiente (2006) y Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte 2 del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Se deberá hacer un seguimiento estricto de las poblaciones de aves esteparias, tanto durante la construcción como durante la utilización de la carretera. Estas medidas se adoptarán también para el resto de grupos de fauna, en relación con los pasos de fauna.

Se elaborarán fichas de control para las distintas variables, para poder realizar una evaluación continua del funcionamiento de las medidas adoptadas.

Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.—Indica que si el proyecto se somete a evaluación de impacto ambiental, se efectuará una estimación de la incidencia del proyecto sobre el patrimonio arqueológico o etnológico por técnico competente que deberá ser informada posteriormente por el Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León en Palencia, según lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural de Castilla y León y en el Reglamento para la Protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León.

En cumplimiento de lo anterior, se ha realizado una prospección arqueológica cuyo resultado ha sido la localización de un hallazgo aislado, Las Conejeras que no se verá directamente afectado por el trazado. Por lo tanto, se propone como medida de protección la realización de un control arqueológico de los trabajos del movimiento de tierras.

Ayuntamiento de Ampudia.—Considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, pues el promotor ya ha tenido en cuenta las medidas preventivas y correctoras, como se refleja en el documento ambiental.

Ayuntamiento de Palencia.—El proyecto no afecta al término municipal de Palencia, por lo que no realiza alegaciones.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto. Se trata de un tramo de autovía de unos 10,5 km de longitud. Surge de una condición de la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la autovía A-65, tramo Palencia-Benavente para que el trazado del estudio informativo en un corto tramo (de unos 9 km de longitud) discorra fuera de la ZEPA La Nava-Campos Sur.

Ubicación del proyecto. El tramo de autovía se sitúa en la provincia de Palencia, discurrendo por los términos municipales de Ampudia, Torremormojón y Pedraza de Campos.

La alternativa 2 propuesta (también la alternativa 1) se sitúa al sur de la ZEPA La Nava-Campos Sur, al norte del núcleo urbano de Ampudia y al sur de los de Torremormojón y Pedraza de Campos. No afecta a ningún espacio protegido.

Características del potencial impacto. En este caso, al tratarse de una modificación del trazado de un estudio informativo con declaración de impacto ambiental, hay que referirse al impacto del nuevo trazado con respecto al del estudio informativo.

Del documento ambiental remitido por el promotor y de las respuestas a las consultas efectuadas con dicho documento se deduce que el proyecto modificado es más favorable desde el punto de vista ambiental que el primigenio.

La principal ventaja ambiental del proyecto modificado es que no produce una afección directa sobre la ZEPA La Nava-Campos Sur al discurrir fuera de la misma. Por otra parte, no discurre por zona de alta densidad de avutardas. Incide sobre el área lobera de los Montes Torozos, por lo que se han diseñado pasos de fauna específicos en el p.k. 55,0 de 12 x 4,7 m, en el p.k. 60,34 de 12 x 5 m, que junto con el viaducto sobre el río Salón en el p.k. 56,800 de 75 m de longitud, proporcionan una permeabilidad adecuada para comunicar los grupos de lobo de los Montes Torozos y del Bajo Duero con los grandes grupos loberos del norte.

El resto de los impactos se considera que son similares a la alternativa del estudio informativo.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto desarrollado de acuerdo con la Alternativa 2 al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Se cumplirán todas las prescripciones que sean de aplicación de la declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía Tierra de Campos. A-65. Tramo Palencia-Benavente». (Resolución de fecha 12 de mayo de 2006. BOE de 1 de junio de 2006). En el análisis y diseño de las medidas necesarias para garantizar la permeabilidad de la autovía para la fauna así como en las medidas para la protección de las aves esteparias se considerará el conjunto del tramo Palencia-Benavente del citado estudio informativo. Se tendrán en cuenta las demás medidas ambientales incluidas en el informe de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, como son: el seguimiento de los documentos técnicos que se indican en el diseño y seguimiento de los pasos de fauna y de los vallados perimetrales; la inclusión en el programa de vigilancia ambiental del seguimiento estricto de las aves esteparias, tanto en la fase de obras como en la de explotación, y de la utilización de los pasos de fauna en la fase de funcionamiento; asimismo, la inclusión en el programa de vigilancia ambiental en la fase de explotación, de la elaboración de fichas de control de las distintas variables, para llevar una evaluación continua de las medidas adoptadas.

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

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 3 de diciembre de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

