

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

6723 *Resolución de 7 de abril de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Autovía de la Plata (A-66), tramo Fontanillas de Castro-Zamora.*

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 de la Plata (A-66), tramo Fontanillas de Castro-Zamora, se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el apartado k, grupo 9 del referido anexo II.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El proyecto tiene por objeto la construcción del tramo de la autovía de la Plata (A-66) Fontanillas de Castro-Zamora entre los puntos kilométricos (pp.kk.) 252+000 a 268+000 de la N-630, a unos 400 m al este de la misma, y el punto final con el tramo Zamora (N)-río Duero, de la autovía de la Plata.

La actuación supone la modificación del trazado para el tramo Fontanillas de Castro-Zamora prevista en el estudio informativo autovía de la Plata. Tramo Benavente-Zamora (N), que cuenta con declaración de impacto ambiental (DIA) aprobada (Resolución de 14 de febrero de 2007. BOE número 98, de fecha 24 de abril de 2007), con el objetivo de ajustarlo al trazado del proyecto constructivo: corredor norte-noroeste de alta velocidad. Línea de alta velocidad Madrid-Galicia, tramo Zamora-Lubián, subtramo La Hiniesta-Perilla de Castro, englobado en la DIA del proyecto de mejora de la línea Medina del Campo-A Coruña, tramo Medina-Zamora-Puebla de Sanabria (Resolución de 5 de marzo de 2003. BOE número 75, de fecha 28 de marzo de 2003).

La alternativa inicial del trazado para dicho tramo sustituye la duplicación de la carretera nacional N-630 entre los pp.kk. 257+000 y 265+000 para evitar interceptar en cuatro ocasiones la traza de la línea de alta velocidad y la autovía A-66. Con fecha 9 de diciembre de 2009, el promotor tras una reunión mantenida con la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 24 de noviembre de 2009, concreta el criterio de trazado definitivo del tramo Fontanillas de Castro-Zamora del siguiente modo:

Discurrir por el trazado previsto en la DIA del estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N) en dos subtramos, inicial y final, entre los pp.kk. 0+000 y 5+500 siguiendo el corredor aprobado y entre los pp.kk. 13+500 y 15+300, siguiendo el citado corredor de forma aproximada.

Modificación del trazado previsto en el estudio informativo entre los pp.kk. 5+500 y 13+500 ajustándose al marcado por la línea de alta velocidad Madrid-Galicia en el subtramo La Hiniesta-Perilla de Castro, de modo que ambas infraestructuras discurran sensiblemente paralelas y lo más cerca como técnicamente sea posible.

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

2. *Tramitación y consultas.*—La tramitación se inició con fecha 10 de febrero de 2009, momento en que tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el documento ambiental del proyecto autovía de la Plata (A-66), tramo Fontanillas de Castro-Zamora de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Con fecha 21 de abril de 2009 da comienzo el trámite de consultas previas, en el que se pidió opinión a los siguientes organismos, indicando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	X
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	—
Confederación Hidrográfica del Duero.....	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.....	—
Subdelegación del Gobierno en Zamora.....	—
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.....	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.....	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.....	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Medio Fomento de la Junta de Castilla y León.....	X
Ayuntamiento de Cubillos.....	X
Ayuntamiento de La Hiniesta.....	—
Ayuntamiento de Montamarta.....	—
Ayuntamiento de San Cebrián de Castro.....	—
WWF/Adena.....	—
SEO/BirdLife.....	—
Ecologistas en Acción de Castilla y León.....	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal informa de la ausencia de espacios incluidos en la Red Natura 2000 que resulten afectados de forma directa o indirecta por el proyecto. No obstante, identifica cinco hábitats de interés comunitario (anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad) ubicados fuera de la Red Natura 2000 como potencialmente afectados por el trazado de la autovía, siendo los siguientes prioritarios: estepas salinas mediterráneas (Limonietalia) (código 1510*) y estanques temporales mediterráneos (código 3170*).

Asimismo, señala que el trazado del proyecto atraviesa de sur a norte el área importante para las aves (IBA) (SEO/BirdLife, 1999) número 40 embalse del Esla, caracterizada por la presencia de avutarda común (Otis tarda) y aves acuáticas e identifica 25 especies de fauna catalogadas potencialmente afectadas por el proyecto, destacando las siguientes por estar incluidas en la categoría de vulnerable en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo): alimoche común (Neophron percnopterus), milano real (Milvus milvus), aguilucho cenizo (Circus pygargus) y murciélago ratonero grande (Myotis myotis).

Además, informa de los principales impactos potenciales que se producirán sobre: el suelo y la geomorfología, debido a los movimientos de tierra necesarios; la vegetación, especialmente los hábitats prioritarios mencionados, por la tala y desbroce; la hidrología superficial y subterránea (embalse de Ricobayo, red hidrológica y acuíferos), por alteración física y química (contaminación); la fauna, debido al incremento de ruido en la zona y del riesgo de atropello. Igualmente, destaca el impacto acumulado con los siguientes proyectos: Autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora, corredor norte-noreste de alta velocidad.

Línea alta velocidad Madrid-Galicia, tramo Lubián-Ourense, subtramo Lubián-Cerdedelo, plataforma (Zamora, Ourense) y corredor norte-noroeste de alta velocidad Madrid-Galicia, tramo Olmedo-Zamora, subtramo Olmedo-Villaverde de Medina.

Como conclusión, la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal estima que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000, por lo que no se considera necesario la realización de estudios complementarios, siempre y cuando se cumplan las recomendaciones y las medidas recogidas a continuación, así como las recogidas en la DIA del proyecto autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N).

Para la revisión del funcionamiento de los pasos de fauna y de los vallados perimetrales en el programa de vigilancia ambiental se utilizará el documento prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte-documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte 2, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008).

La presencia en la zona del proyecto de especies que nidifican en el suelo, hace necesario realizar una prospección previa al inicio de las obras, para buscar presencia de nidos.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, tras consultar al Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural, considera que los efectos del proyecto sobre los hábitats y especies de interés pueden quedar reducidos a niveles admisibles entregando a la mencionada Consejería, para su valoración y con carácter previo a la adopción definitiva del proyecto de construcción, un documento específico, elaborado en coordinación con el personal técnico del Servicio Territorial de Medio Ambiente, de Zamora, que incluya, al menos, la siguiente información:

Justificación de la elección de las características, ubicación y densidad de los pasos de fauna y otros elementos adicionales incorporados al proyecto para minimizar el efecto barrera de la infraestructura sobre la fauna, teniendo en cuenta las especies de fauna y las infraestructuras existentes en el ámbito del proyecto (carretera N-630 y el subtramo La Hiniesta-Perilla de Castro del corredor norte-noroeste de alta velocidad).

Establecimiento definitivo y detallado del calendario de obras en función de los períodos críticos de las especies que pudieran verse afectadas por el proyecto.

Medidas adoptadas en cuanto a la elección del trazado definitivo y características de las infraestructuras proyectadas tendentes a minimizar la afección a hábitats de interés comunitario.

Actuaciones específicas a incorporar en el Programa de Vigilancia Ambiental con el fin de garantizar la efectividad de las medidas adoptadas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, remite un informe del Servicio de Ordenación y Protección de esta Dirección General en el que se considera necesaria 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, tal como recoge el propio documento ambiental, a la vista de la cual se establecerán las medidas correctoras oportunas para la protección de los bienes arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto.

Además, esta Dirección advierte que, en cualquier caso, se evitará la incidencia directa del proyecto sobre los bienes culturales. Sólo si fuera imprescindible su ejecución deberán habilitarse las medidas tendentes a minimizar dicha incidencia incluyendo la selección del trazado más inocuo desde el punto de vista cultural.

La Confederación Hidrográfica del Duero estima que se deberá asegurar el cumplimiento de las medidas propuestas en el documento ambiental así como en el estudio de impacto ambiental y DIA del estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora para evitar daños sobre el medio hídrico e incluye un informe del Área de Gestión Medioambiental e Hidrología de la Comisaría de Aguas en el que se destaca que para acotar la zona de servidumbre se deberá realizar un estudio hidrológico-hidráulico que tenga en cuenta, aparte de los aspectos puramente hidráulicos, las características geomorfológicas, ecológicas, referencias históricas, etc. De este modo, se delimitará el dominio público hidráulico (el cauce o la línea de máximo embalse, según el caso), la zona de policía, la zona de flujo preferente y los terrenos afectados por la Q100 y la Q500.

Sin embargo, el trazado final adoptado no supone una variación sustancial de la incidencia del proyecto respecto el medio hídrico ya que el cruce sobre el embalse de Ricobayo se realizará con la opción contemplada en el estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, la Dirección General de Carreteras mediante escrito recibido con fecha 9 de diciembre de 2009 concreta el criterio de trazado que constituye la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación, del siguiente modo:

Desde el inicio del tramo p.k. 0+000 (p.k. 33+100 de la alternativa seleccionada en el estudio informativo) hasta que se acerque a la línea de alta velocidad, aproximadamente en el pk. 5+500 se mantiene el trazado previsto en la DIA del estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N) (Resolución de 14 de febrero de 2007. BOE número 98, de fecha 24 de abril de 2007).

En el subtramo central, entre los pp.kk. 5+500 y 13+500, se acuerda adoptar el trazado de la modificación al estudio informativo prevista en el proyecto que se esta evaluando para ajustarlo al subtramo La Hiniesta-Perilla de Castro de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia anteriormente mencionado, discurriendo ambas infraestructuras sensiblemente paralelas y lo más cercanamente posible.

Para el tramo final, entre el pk. 13+500 y 15+300, punto de entronque con el tramo Zamora(N)-río Duero, de la autovía de la Plata el trazado seguirá aproximadamente el recogido en el estudio informativo.

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, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, 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 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Características del proyecto. El trazado del tramo entre Fontanillas de Castro y Zamora para la autovía de la Plata tiene una longitud aproximada de 15,272 km, 7,272 km de los cuales consisten en la duplicación de la carretera nacional N-630 y 8 km suponen la construcción de una autovía de nuevo trazado paralela a la línea de alta velocidad del Madrid-Galicia (subtramo: La Hiniesta-Perilla de Castro).

El trazado supondrá un movimiento de tierras global mayor que en el caso de la alternativa seleccionada en el estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N).

La velocidad de proyecto para los tramos de duplicación de la N-630 es de 100 km/h, mientras que para los subtramos de nueva construcción es de 120 km/h.

Los viaductos sobre el embalse de Ricobayo son los previstos en la alternativa seleccionada en el estudio informativo, de 190 y 240 m de longitud, en un subtramo en el que se duplica la carretera N-630 por su margen derecha.

Ubicación del proyecto. El trazado discurre por los términos municipales de Cubillos, Montamarta y San Cebrián de Castro, en la provincia de Zamora (Comunidad Autónoma de Castilla y León).

Aproximadamente la mitad del trazado de la autovía transcurre, en dirección norte-sur, por el Área Importante para las Aves (IBA) número 40 embalse del Esla, con una superficie de 22.300 ha, formado por parte del embalse del Esla o de Ricobayo, que se caracteriza por la presencia de ejemplares de avutarda común (*Otis tarda*) y de aves acuáticas.

Por otra parte, en el área de actuación se localizan los siguientes hábitats incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad: estepas salinas mediterráneas (*Limnietalia*), con código 1510* y carácter prioritario; lagos eutróficos naturales con vegetación (*Magnopotamion* o *Hydrocharition*), con código 3150; estanques temporales mediterráneos, con código 3170* y carácter prioritario; prados húmedos mediterráneos de hierbas altas de *Molinion-Holoschoenion*, con código 6420; y bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, con código 9340.

Dentro de la zona de actuación se presentan varias especies incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990 de 30 de marzo), algunas de ellas vulnerables como el alimoche común (*Neophron percnopterus*) y el milano real (*Milvus milvus*), y otras de interés especial como el águila calzada (*Hieraaetus pennatus*) o el águila real (*Aquila chrysaetos*), quirópteros como el murciélago ratonero ribereño (*Myotis daubentonii*) o mamíferos como el lobo (*Canis lupus*) o la nutria (*Lutra lutra*).

Además, la traza de la autovía surca dos vías pecuarias: Cordel de Castro y Cañada Real de la Plata o Zamorana.

Finalmente, según el documento ambiental del proyecto, en la zona de actuación existen varios elementos del patrimonio cultural de Castilla y León, aunque la traza de la autovía no afecta a ninguno de ellos.

Características del potencial impacto. Los principales impactos sobre el suelo y la geomorfología que se pueden producir como consecuencia de las actuaciones son los generados por los movimientos de tierras y la necesidad de ejecutar desmontes y terraplenes.

De acuerdo con el documento ambiental del proyecto, se minimizará la ocupación de suelo y se optimizará la ejecución de desmontes y terraplenes. Además, se tiene previsto la recuperación y reutilización de la tierra vegetal. En cuanto a la localización de zonas de préstamos y vertederos, la declaración de impacto ambiental del estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N), excluye de la misma las zonas de préstamos y vertederos que no coincidan con canteras abandonadas expresamente autorizadas por los organismos autonómicos competentes.

Con respecto a la hidrología, el trazado final adoptado no supone una variación sustancial de la incidencia del proyecto sobre el sistema hidrológico dado que el cruce sobre el embalse de Ricobayo se realizará con la opción contemplada en el Estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora por lo que se tendrán en cuenta todas las medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental del tramo Benavente-Zamora (N) para la protección del sistema hidrológico, el mantenimiento de la red de drenaje superficial, la instalación de barreras de sedimentos, la prohibición de vertidos a los cauces y la instalación de balsas de decantación durante la fase de explotación.

Por otra parte, se identifican los siguientes impactos sobre la fauna: efecto barrera durante la fase de explotación, provocando el cambio de pautas de movimientos de especies animales en la zona, en particular sobre el lobo; riesgo de atropello; y molestias por las obras, así como la consecuente modificación del entorno durante la fase de obras por la alteración, destrucción y/o modificación del hábitat. Además, debido a que el trazado propuesto atraviesa de sur a norte la IBA número 40 embalse del Esla, se pueden producir afecciones indirectas sobre las especies de aves presentes en este espacio.

Según el documento ambiental del proyecto, se dispondrán pasos de fauna, vallados y dispositivos de escape. En el diseño de estos dispositivos se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006). Además, se coordinarán con las dispuestas en el proyecto constructivo: corredor norte-noroeste de alta velocidad. Línea de alta velocidad Madrid-Galicia, tramo Zamora-Lubián, subtramo La Hiniesta-Perilla de Castro. Durante el desarrollo del plan de vigilancia ambiental, se

seguirán los criterios establecidos en el documento de Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Asimismo, se establecerán limitaciones temporales de los trabajos de obra, adoptándose un calendario de obras que evite los desbroces, los movimientos de tierra y las acciones generadoras de ruido durante el periodo de cortejo y cría de la avifauna. Con carácter previo al inicio de las labores de despeje y desbroce se realizará una prospección visual para evitar la afección a aves nidificantes.

En el caso de la vegetación presente en la zona de actuación el principal impacto se producirá por la destrucción y alteración de la vegetación durante la fase de obras, especialmente por los movimientos de tierras y maquinaria, y por la ocupación permanente de una superficie de terreno por la presencia de la propia infraestructura en la fase de explotación. En especial, parte de las obras se ubican en zonas ocupadas por los siguientes hábitats de interés comunitario: estepas salinas mediterráneas (Limonietalia), con código 1510* y carácter prioritario, lagos eutróficos naturales con vegetación (Magnopotamion o Hydrocharition), con código 3150, estanques temporales mediterráneos, con código 3170* y carácter prioritario, prados húmedos mediterráneos de hierbas altas de Molinion-Holoschoenion, con código 6420 y bosques de Quercus ilex y Quercus rotundifolia, con código 9340.

El documento ambiental establece minimizar y jalonar las zonas ocupadas por las obras y aquellas áreas a preservar (encinar, hábitats naturales, etc.) y el posible trasplante y mantenimiento de los pies de árboles naturales de la zona. Además, se contempla la redacción de un proyecto de restauración e integración ecológica y paisajística con especies autóctonas de la zona a revegetar.

También, de acuerdo con el documento ambiental, se minimizarán las afecciones que se produzcan sobre los hábitats, adoptando una superficie de revegetación con la misma proporción que la vegetación afectada de cada hábitat, utilizando para ello los mismos taxones que resulten directamente afectados. En concreto, el documento ambiental, haciendo alusión a las medidas complementarias establecidas en el estudio de impacto ambiental del estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N) y en su declaración de impacto ambiental, propone la restauración paisajística de una superficie equivalente a la directamente afectada por el trazado sobre el hábitat prioritario estanques temporales mediterráneos (código 3170*).

Las principales afecciones sobre las vías pecuarias se deben a la ocupación de las mismas por los trabajos durante las obras y a las variaciones de trazado una vez finalizada la infraestructura.

Según el documento ambiental del proyecto, las vías pecuarias afectadas serán restituidas de acuerdo con la legislación vigente en la materia.

Los posibles impactos sobre elementos patrimoniales pueden deberse a la ocupación del territorio y a los movimientos de tierra en áreas con potencial presencia de estos elementos.

Si bien en el documento ambiental no se detecta la afección directa a ningún elemento patrimonial, debido al potencial arqueológico de la zona, se adopta la medida preventiva consistente en la prospección arqueológica previa a las obras y el seguimiento de los movimientos de tierra. Esta actuación será autorizada previamente por la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de Zamora y realizada por un técnico competente.

Además de las medidas incluidas en el apartado 3 de la presente resolución, se cumplirán las siguientes condiciones:

Se elaborará un documento en coordinación con el personal técnico del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Zamora, que previamente al inicio de las obras será remitido a la Subdirección General de Evaluación ambiental para su conformidad que incluya, al menos, la siguiente información:

Justificación de la elección de las características, ubicación y densidad de los pasos de fauna y otros elementos adicionales incorporados al proyecto para minimizar el efecto

barrera de la infraestructura sobre la fauna, teniendo en cuenta las especies de fauna y las infraestructuras existentes en el ámbito del proyecto (carretera N-630 y el subtramo La Hiniesta-Perilla de Castro del corredor norte-noroeste de alta velocidad).

Establecimiento definitivo y detallado del calendario de obras en función de los períodos críticos de las especies que pudieran verse afectadas por el proyecto.

Medidas adoptadas en cuanto a la elección del trazado definitivo y características de las infraestructuras proyectadas tendentes a minimizar la afección a hábitats de interés comunitario.

Actuaciones específicas a incorporar en el Programa de Vigilancia Ambiental con el fin de garantizar la efectividad de las medidas adoptadas.

Para la revisión del funcionamiento de los pasos de fauna y de los vallados perimetrales en el programa de vigilancia ambiental se utilizará el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte-documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte 2, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008).

Previamente al inicio de las obras se realizará una prospección en el ámbito del proyecto con el objetivo de buscar presencia de nidos.

Se realizará una prospección arqueológica intensiva del área afectada que garantice la correcta protección del Patrimonio Arqueológico de la Comunidad de Castilla y León, a la vista de la cual se establecerán las medidas correctoras oportunas para la protección de los bienes arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto. En cualquier caso, se evitará la incidencia directa del proyecto sobre los bienes culturales. Sólo si fuera imprescindible su ejecución deberán habilitarse las medidas tendentes a minimizar dicha incidencia incluyendo la selección del trazado más inocuo desde el punto de vista cultural.

Asimismo, se aplicarán las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental del estudio informativo autovía de la Plata, tramo Benavente-Zamora (N) y en la declaración de impacto ambiental del mismo (Resolución de 14 de febrero de 2007. BOE número 98, de fecha 24 de abril de 2007), que le son de aplicación al tramo Fontanillas de Castro-Zamora.

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 proyecto autovía de la Plata (A-66), tramo Fontanillas de Castro-Zamora al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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, 7 de abril de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

AUTOVÍA DE LA PLATA (A-66). TRAMO: FONTANILLAS DE CASTRO-ZAMORA (ZAMORA)

