

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1037** *Resolución de 20 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento de la carretera N-260 de la frontera con Francia en Port Bou a Sabiñánigo, tramo Congosto de Ventamillo-Campo (Huesca).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en apartado a).2, grupo 6 del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

El ámbito de actuación se ubica en los términos municipales de Seira y Campo, en la provincia de Huesca, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Aragón.

El proyecto tiene por objeto el acondicionamiento de la carretera N-260, desde la salida del Congosto del Ventamillo antes de la población de Seira, aproximadamente en el p.k. 391+600 de la actual carretera, hasta la localidad de Campo, en el p.k. 404+150. Actualmente, este tramo presenta unas características geométricas y funcionales insuficientes, con una anchura de calzada de 5,5 m con ligeros sobrecanchos de hasta 6 m, y estrechamientos hasta los 4,5 m en zonas puntuales. Estas condiciones originan una escasa capacidad de la vía y hacen que presente problemas de seguridad vial.

El proyecto de trazado sometido a información pública comprendía el acondicionamiento de la carretera N-260 desde desde la población de El Run, en el p.k. 388+100 hasta la localidad de Campo, en el p.k. 404+150, incluyendo el Congosto del Ventamillo. Posteriormente, con fecha 13 de junio de 2013 la Dirección General de Carreteras solicitó, teniendo en cuenta que la intensidad de los impactos ambientales en el primer tramo de 3 km es muy elevada, y que la funcionalidad de la obra se mantiene sin él, el desistimiento de la actuación en los citados 3 primeros km y la emisión de la declaración de impacto para el resto del trazado.

La longitud total del acondicionamiento propuesto es de 11+964 km. La sección tipo de la nueva carretera en todo el trazado (a excepción de los túneles y estructuras) estará compuesta por dos carriles de 3,5 m, dos arcenes de 0,5 m, elementos de protección, sistema de recogida de aguas y el sobrecancho en curva de acuerdo con la normativa vigente. El nuevo trazado propuesto ha sido proyectado con la premisa irrenunciable de permitir el cruce de 2 vehículos pesados o autobuses.

Para el acondicionamiento de la carretera se plantean las siguientes soluciones constructivas (se han tomado para su ubicación las distancias al origen (DO) referidas al ajuste de trazado realizado en la documentación complementaria de 27 de septiembre de 2012, cuyo contenido se describe en el apartado 3.3.1. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental):

Estructuras. En la (DO) 8+630 al 8+670 se ampliará el pontón existente que cruza el barranco de la Garona. La solución propuesta consiste en la ampliación del actual pontón de 6 m en 3,20 m por el lateral de aguas arriba.

Túneles. Se proyectan 2 túneles con una sección compuesta por 2 carriles de 3,50 m, 2 arcenes de 1,0 m y 2 aceras de 0,75 m. El primer túnel se ubica en la DO 10+563 al 10+775 y cuenta con una longitud de 212 m más emboquilles; y el segundo en la DO 12+320 al 12+790, con una longitud de 470 m más emboquilles.

Para la construcción de los túneles se empleará el método denominado paraguas pesado, que reduce los taludes necesarios en los emboquilles y elimina la necesidad de ejecutar caminos de acceso a las bocas.

Muros. Se proyectan una longitud total de 575 m de muros de sostenimiento entre las DO siguientes: 3+640 al 3+700, 4+510 al 4+605, 6+160 al 6+200, 6+700 al 6+910, 7+160 al 7+220, 7+390 al 7+460 y 11+100 al 11+140.

Voladizos. Se proyectan para minimizar los desmontes en ladera y/o la ejecución de muros verticales de gran altura. Esta estructura contará con un tacón de contrapeso de hormigón armado HA-25 y dimensiones variadas, un apoyo intermedio de hormigón armado HA-25 y dimensiones 0,60 × 0,60 m, micropilotado de no existir roca a la profundidad de apoyo del mismo y losa de hormigón armado de HA-35 de 0,50 m de espesor. Cuando la distancia entre el apoyo intermedio y la punta del voladizo supere los 5 m se ejecutará el voladizo con apoyo exterior. El apoyo exterior estará formado por un jabalcón, compuesto por un micropilote con una inclinación de 45° y un tubo de acero corten de 0,20 m de diámetro exterior. La longitud de carretera diseñada con voladizo simple es de 2.868 m, y de 1.740 m para voladizos con apoyo exterior.

Existen tres puntos del trazado donde será necesaria la construcción de una estructura con apoyo en pila y estribo tradicional ubicados en las DO 8+200, 9+840 y 10+150 aproximadamente.

Se plantea una mejora del drenaje transversal y longitudinal, mediante el incremento del número de drenajes, y el acondicionamiento de algunos existentes.

Conexión con la carretera a Senz y Víu. Con una longitud de 97,95 m, se prolonga la actual conexión paralela a la carretera, hasta llegar a un punto donde la visibilidad de cruce es superior a la actual.

Reposición de servicios (líneas eléctricas y telefónicas) y caminos afectados.

Vertederos. Las obras generarán un excedente de materiales para cuya gestión se propone la construcción de dos vertederos, localizados sobre campos de cultivo próximos a los núcleos de población de Campo y Beleder, con una superficie de 9,2 ha y 2 ha, y con una capacidad de 460.000 m³ y 100.000 m³, respectivamente.

Por último, está prevista la señalización tanto horizontal como vertical y el balizamiento y sistemas de contención, de acuerdo a normativa vigente. Se ha previsto un programa de trabajos que mantiene siempre el tráfico alternativo de vehículos, con una duración de las obras de 45 meses.

Alternativas.

Se han estudiado varias alternativas en las distintas fases de tramitación del proyecto. En el documento de inicio se plantean 5 alternativas ubicadas en un mismo corredor a lo largo del río Ésera y de la actual carretera nacional N-260. El tramo I, situado al norte del Congosto del Ventamillo de 532,82 m, es igual para todas y no se incluye el tramo del citado Congosto. Las principales características de las alternativas propuestas son las siguientes:

	Alternativa A	Alternativa B	Alternativa C	Alternativa D	Alternativa E
Longitud	13.583 m.	14.214 m.	13.513 m.	13.696 m.	13.713 m.
Estructuras.	5 puentes sobre el río Ésera y uno sobre el barranco de La Garona.	1 puente sobre el río Ésera y uno sobre el barranco de La Garona.	7 puentes sobre el río Ésera, 1 puente sobre el barranco de Barbaruens y 1 sobre el barranco de La Garona.	5 puentes sobre el río Ésera, 1 puente sobre el barranco de Barbaruens y uno sobre el barranco de La Garona.	5 puentes sobre el río Ésera y 1 puente sobre el barranco de Viu.
Túneles.	9 túneles de 117, 460, 190, 250, 230, 165, 65, 550 y 85 m.	3 túneles de 117, 420 y 260 m.	5 túneles de 117, 460, 200, 270 y 1.765 m.	5 túneles de 117, 465, 200, 270 y 1.765 m.	4 túneles de 117,90,190 y 905 m.
Muros.	3.340 m de terraplén.	4.885 m de terraplén.	3.943 m de terraplén. 853 m desmonte.	3.340 m de terraplén. 845 m desmonte.	3.855 m de terraplén.

En el proyecto de trazado redactado con posterioridad y sometido a información pública se plantean tres tramos:

Tramo I, de inicio al Congosto desde Castejón de Sos, de 532,82 m, para el que se plantea una única alternativa, con un túnel de 105 m y una estructura sobre el río Ésera de 60 m.

Tramo II, del Congosto del Ventamillo, de 1.300 m, no contemplado en el documento inicial, para el que se plantea la ampliación de la plataforma actual mediante estructuras en voladizo hacia el río.

Tramo III, para el que, aparte de la solución 0 de acondicionamiento de firme, balizamiento y señalización se plantean 4 soluciones cuyas principales características se detallan a continuación:

	Solución 1	Solución 1(bis)	Solución 2	Solución 3
Longitud	13.394 m.	12.605 m.	13.357 m.	12.733 m.
Estructuras.	1 sobre el barranco de La Garona.	1 sobre el barranco de La Garona.	1 sobre el barranco de La Garona.	5 puentes sobre el río Ésera, y uno sobre el barranco de La Garona.
Túneles.	2 túneles de 500 y 200 m.	3 túneles de 500, 200 y 450 m.	2 túneles de 415 y 210 m.	5 túneles de 410, 125, 165, 140 y 450 m.
Voladizo.	1.765 m.	2.116 m.	2.855 m.	1.495 m.
Radio mín.	60 m.	40 m.	75 m.	130 m.
i máxima.	7,67%.	7,31%.	6,77%.	5,00%.

Las soluciones 1, 1(bis) y 2 se desarrollan a partir de la alternativa B del documento inicial y la solución 3 a partir de la alternativa A de dicho documento. La solución 1(bis) es una variante de la solución 1 que incorpora un túnel entre los PP.KK 401,600 al 402,100 (el denominado túnel 4 en el proyecto de trazado). La alternativa elegida por el promotor y sometida a información pública es la solución 1, o la solución 1(bis). La alternativa sobre la que versa la presente declaración de impacto ambiental es la solución 1 (bis) con ajuste de trazado, entre las DO 3+000 y 15+200.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Los principales elementos del medio, presentes en la zona de actuación, se exponen a continuación.

Geología y geomorfología. La zona de estudio se encuentra enclavada en la unidad de Boixols-Turbón, perteneciente a la Unidad Surpirenaica Central. El valor ambiental y paisajístico de la zona se basa esencialmente en sus valores geomorfológicos, siendo el relieve el elemento más significativo del paisaje. Las características geomorfológicas de la zona se deben a la litología del sustrato, con materiales calcáreos competentes y otros más erosionables. Los primeros, generan fuertes pendientes y relieves abruptos, en los que se encaja el río Ésera, formando desfiladeros. Los materiales más erosionables desarrollan valles más amplios, con depósitos de terrazas y procesos de ladera, que ocasionan desprendimientos.

Hidrología e hidrogeología. Las actuaciones se localizan en la cuenca vertiente del río Ésera, estrecha y alargada en dirección norte-sur, que recibe el aporte de agua de los deshielos de las cumbres pirenaicas a través de numerosos barrancos, como los de Viu, Sesuans, San Nicolau y Barbaruéns por la derecha, y los de Cervín y la Garona por la izquierda. La disposición de las sierras, en dirección este-oeste, provoca que el río, al erosionarlas, discurra por profundos y angostos pasos, denominados cañones y congostos. Respecto a la hidrología subterránea la actuación proyectada se sitúa sobre la unidad hidrogeológica U.H. 3.02 Cotiella-Turbón. La zona del proyecto se ubica sobre el acuífero del Cretácico Superior, que descarga en numerosos manantiales, debido a su naturaleza kárstica, destacando las surgencias localizadas en el Congosto del Ventamillo.

Suelos. A lo largo del trazado se localizan varios tipos de suelos, entre los que destacan: suelos aluviales, localizados en las márgenes del río Ésera al norte de Castejón de Sos; suelos poco evolucionados, en la margen izquierda del Ésera y al sur de Seira; suelos de terraza, en el entorno de Campo; y tierras pardas calizas forestales, en el resto del ámbito de actuación.

Vegetación. La vegetación predominante se corresponde, principalmente, con bosques caducifolios mixtos de quejigos (*Quercus faginea*), encina (*Quercus rotundifolia*) y arce (*Acer monspessulanum*), entre otros. Estos bosques se localizan en las partes bajas del valle, por donde discurre el corredor de la carretera. En varios tramos del río Ésera aparecen bosques de ribera, formados por fresnos (*Fraxinus excelsior*), sauces (*Salix sp.*), abedules (*Betula celtiberica*) y avellanos (*Corylus avellana*). En las laderas predomina el quejigar, al que se asocia en algunas zonas el pinar (*Pinus sylvestris*). Destaca también la presencia de tilos (*Tilia sp.*) propios de laderas con acusadas pendientes. Los matorrales son en general escasos, constituidos por romerales, boj, cornicabra y enebros. Desde la localidad de Campo hasta la presa de Aragoné el trazado atraviesa un pinar de repoblación de pino laricio (*Pinus nigra ssp. nigra*).

En el ámbito de actuación están presentes numerosos hábitat de interés comunitario incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre los que destacan: 3240 Ríos alpinos con vegetación leñosa en sus orillas de *Salix elaeagnos*; 5110 Formaciones estables xerotermófilas de *Buxus sempervirens* (*Berberidion p.p.*); 6510 Prados pobres de siega de baja altitud (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*); 8130 Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos; 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica; 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*; 9240 Robledales ibéricos de *Quercus faginea* y *Quercus canariensis*; 9340 Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*; y el prioritario 9180* Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion*.

Además, destaca la presencia en la zona de un endemismo restringido a los desfiladeros calizos del valle del río Ésera, la especie *Petrocoptis pseudoviscosa*, catalogada como vulnerable en el Decreto 181/2005, de 6 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se modifica parcialmente el Decreto 49/1995, de 28 de marzo, de la Diputación General de Aragón, por el que se regula el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón.

Fauna. En la zona de actuación existen numerosas especies de aves, entre las que se destaca la presencia de quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), catalogada en peligro de extinción en los catálogos español y aragonés de especies amenazadas, milano real (*Milvus milvus*), catalogada en peligro de extinción y vulnerable en los catálogos español y aragonés respectivamente. Destaca también la presencia de otras especies como el alimoche común (*Neophron percnopterus*) y la chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*), catalogadas como vulnerables. También existen zonas de nidificación y refugio de otras especies como el buitre leonado (*Gyps fulvus*), el águila real (*Aquila chrysaetos*) o el azor (*Accipiter gentilis*).

Toda la zona se encuentra en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos aprobado por Decreto 45/2003, de 25 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de Recuperación.

Destaca también la importancia de especies como el sapo partero común (*Alytes obstetricans*), el sapo corredor (Bufo calamita), ranita de San Antón (*Hyla arborea*), lagartija roquera (*Podarcis muralis*), la culebra verdiamarilla (*Hierophis viridiflavus*) y la culebra lisa europea (*Coronella austriaca*), incluidas en el anexo V de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

El río Ésera es elemento principal de la zona de estudio actuando como corredor para numerosas especies a nivel local y comarcal. Respecto a la ictiofauna se localizan poblaciones de trucha común (*Salmo trutta*), barbo de Graells (*Luciobarbus graellsii*), barbo colirrojo (*Barbus haasi*) y madrilla (*Parachondrostoma miegii*). La nutria (*Lutra lutra*), incluida en los anejos II y V de la Ley 42/2007, aparece de forma esporádica en el tramo del río Ésera próximo a las actuaciones, aunque se tiene constancia de poblaciones estables aguas arriba de Castejón de Sos y aguas abajo de Campo.

Espacios Naturales Protegidos. La mayor parte del trazado, casi 10 km, se localiza en el interior del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES2410056 Sierra de Chía-Congosto de Seira, que limita al norte con el LIC ES2410009 Congosto de Ventamillo. Muy próximo al proyecto, en la margen derecha del río Ésera se localiza la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000280 Cotiella-Sierra Ferrera. Por último también próxima al proyecto al este se ubica la ZEPA ES0000281 El Turbón-Sierra de Sís.

Paisaje. Existen numerosas unidades de paisaje que dotan el área de actuación de una gran calidad visual. Destaca la fuerte orografía de la zona con el río Ésera como eje vertebrador del paisaje. La zona de actuación y en concreto la unidad de paisaje del Congosto del Ventamillo se encuentran entre las zonas paisajísticas de importancia dentro de la comarca de La Ribagorza, constituyendo un recurso paisajístico de elevada importancia, con las máximas calificaciones en cuanto a calidad del paisaje y fragilidad del mismo.

Vías pecuarias y montes de utilidad pública (MUP). Existen dos vías pecuarias, la Colada de Aiguasalenz y la Cañada real de San Nicolau que cruzan la carretera en varias ocasiones. En las proximidades del proyecto se localizan los MUP números 60, 125, 57 y 57B, y el monte privado consorciado número 3202.

Patrimonio arqueológico. En la zona se localiza la primera sección del yacimiento paleontológico de Campo II, conocida como Sección de Argoné. En el entorno de la actuación se han localizado 15 Áreas de Interés (AI) desde el punto de vista de la arqueología, aunque sólo 3 de ellas (AI.1, AI.2 y AI.4) se ubican próximas a las actuaciones.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1 Entrada documentación inicial. Con fecha 18 de junio de 2009 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, el documento inicial del proyecto de Acondicionamiento de la carretera N-260 de la frontera con Francia en Port Bou a

Sabiñánigo, tramo Congosto de Ventamillo - Campo (Huesca) para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

3.1.2 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 4 de septiembre de 2009 se inicia el periodo de consultas a organismos y entidades. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Instituto Geológico y Minero de España del Ministerio de Ciencia e Innovación.	X
Diputación Provincial de Huesca	X
Delegación del Gobierno en Aragón.	X
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón	X
WWF/ADENA	-
SEO/BirdLife	-
Ecologistas en Acción de Aragón	-
Fundación Ecología y Desarrollo	-
Asociación para el Estudio y Mejora de los Salmónidos-AEMS-Ríos con. Vida	-
Ayuntamiento de Campo (Huesca)	-
Ayuntamiento de Castejón de Sos (Huesca)	-
Ayuntamiento de Chía (Huesca)	-
Ayuntamiento de Foradada del Toscar (Huesca)	X
Ayuntamiento de Seira (Huesca)	-

El contenido más destacable de las respuestas recibidas se resume a continuación:

Alternativas. El documento de inicio propuso una única alternativa para el tramo entre los pp.kk. 388,100 a 389,100 y cinco alternativas (A, B, C, D y E) para el tramo entre los pp.kk. 390,400 a 404,150. El tramo del Congosto del Ventamillo (entre los pp.kk. 389,100 y 390,400) quedaba fuera del ámbito del proyecto.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recomienda estudiar la alternativa de no actuación como principal medida para preservar los valores naturales de los espacios naturales protegidos existentes en la zona así como una alternativa de ampliación de zonas puntuales ajustándose al trazado actual evitando la construcción de nuevos puentes y largos túneles.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que las alternativas B y C son las que menos afectan a los cursos de agua ya que únicamente interceptan en una ocasión con el río Ésera. Indica que se deberá realizar una selección de alternativas y justificación con un análisis multicriterio, así como un análisis cuantitativo de los impactos relacionados con la alteración de las escorrentías derivadas del acondicionamiento y mejora del trazado de la carretera.

El INAGA indica que se debe evitar intervenir en la ladera del valle no ocupada por la carretera actual, a no ser para evitar impactos mayores. De las soluciones propuestas considera como más adecuadas ambientalmente las soluciones D o la A, incluyendo el túnel de 1.760 m entre las D.O. 9+410 y 11+170.

La Diputación Provincial de Huesca se muestra a favor de la solución D que considera excelente ya que permite una mejora importante del trazado y del acceso a Barbaruéns,

cuya intersección en Seira es muy peligrosa. Asimismo, indica que se debería reponer y mejorar la intersección con el acceso a Senz y Viu.

El Ayuntamiento de Foradada del Toscar considera como más adecuada la solución E, ya que favorecería el desarrollo de los núcleos de ese municipio situados en la margen derecha del río Ésera que actualmente adolecen de buenos accesos.

Procesos erosivos. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que existirá un elevado movimiento de tierras y generación de residuos que incrementará la pérdida y afección al suelo y a la geomorfología de la actual carretera.

El INAGA considera que se puede producir un incremento desmesurado de los impactos inicialmente previstos del proyecto debido al complejo comportamiento geotécnico y a la compleja orografía de la zona. Por tanto, se debe realizar un adecuado estudio geotécnico y se deberá valorar el riesgo de inestabilidades y evitar las incertidumbres por falta de datos. Se deberá determinar el comportamiento geotécnico de los taludes. También indican que algunos caminos de obra pueden causar más impactos que las propias obras y que se deberán definir los préstamos y vertederos necesarios para el proyecto.

El Instituto Geológico y Minero de España del Ministerio de Ciencia e Innovación (IGME) indica que se debe realizar un análisis de la posible inestabilidad de taludes y de posibles deslizamientos generados por el proyecto así como de zonas sensibles a la erosión y que para minimizar los efectos provocados por la erosión se deberá adjuntar un proyecto de restauración paisajística para todas las zonas con pérdida de vegetación, detallando superficies, labores, especies, épocas de plantación y presupuesto.

Hidrología. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera que el sistema de drenajes puede modificar el flujo subterráneo del macizo rocoso, que repercutirá en las aguas de arroyos cercanos y en el río Ésera. Recomienda un estudio detallado de la afección a la hidrogeología en la ejecución de los túneles estimando las repercusiones de las obras en los flujos de agua subterráneos y superficiales.

El IGME indica que se debe estudiar la afección a la masa de agua subterránea (MASb) 30311 Cotiella-Turbón; al río Ésera por la posible contaminación a las aguas superficiales y la presencia de sólidos en suspensión procedentes de la erosión de taludes; y la posible modificación del régimen de escorrentía superficial como consecuencia de la remodelación del terreno.

El INAGA indica que deberá evitarse la construcción de cualquier estructura en el cauce y se estudiarán los accesos de obra y su posible sustitución por grúas o vigas lanzadas. Para minimizar la posible ocupación del cauce, se debe priorizar el uso de pilares y muros frente a terraplenes, siempre con escollera en la base para evitar erosiones durante crecidas.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que deberán planificar las medidas preventivas y correctoras e incluir un plan de seguimiento en el que se establezcan medidas para controlar la correcta infiltración de las aguas y la red de drenaje durante las obras y funcionamiento de la carretera.

Vegetación. El INAGA indica que deberán evitarse o reducir las afecciones sobre manchas de vegetación de gran valor (especies de flora rupícola, hábitat naturales objeto de conservación del LIC y ejemplares de especies catalogadas o singulares). Se deberá elaborar un plano de vegetación actual en el ámbito de influencia del proyecto. Se deberá realizar una cartografía de detalle de los hábitat naturales de interés comunitario en el ámbito del proyecto y valorar la magnitud e importancia de su alteración con respecto a los objetivos de conservación del LIC. Se deberá elaborar una cartografía de especies rupícolas con mayor detalle en Aragoné y Ventamillo.

Según la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino se podría producir una pérdida directa de poblaciones de *Petrocoptis pseudoviscosa* por las obras y de forma indirecta por la modificación de las escorrentías superficiales y afloramientos hídricos de los que se

abastece esta especie rupícola. Propone una prospección de campo que determine los hábitat de interés comunitario y especies endémicas existentes y que se especifiquen las medidas preventivas y correctoras necesarias para evitar la afección a estas especies.

Fauna. El INAGA indica que se deberá estudiar con detalle la localización de zonas de anidamiento o refugios (áreas críticas) de aves, quirópteros, nutria, anfibios y peces catalogados como amenazados en el ámbito de influencia del proyecto. Se deberá preservar una franja de vegetación suficiente para el paso y refugio de la fauna de ribera y reducir el efecto barrera en la nueva situación. Informa de las zonas actuales de paso y accidentes de fauna vertebrada de gran tamaño e indica que todas las obras de drenaje deberán estar adaptadas para permitir el paso y escape de la fauna vertebrada de menor tamaño. Por último indica que se deberán ajustar los calendarios de obras de las voladuras a las necesidades de conservación de las especies amenazadas.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera que las obras causarán una pérdida de hábitat faunísticos, así como molestias y daños por atropellos, que continuarán en la fase de funcionamiento. Considera que la zona es un territorio de paso para el oso pardo (*Ursus arctos*) donde no se descarta un asentamiento futuro que estaría limitado si se favorece la fragmentación de los hábitat de la zona con infraestructuras.

Se deberá realizar un estudio de campo que defina los movimientos de la fauna en relación con la carretera, en función del cual se diseñarán y situarán los pasos de fauna para los distintos grupos afectados. Estos seguirán las indicaciones recogidas en el documento de prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente, 2006. Así mismo se aplicará lo dispuesto en la publicación correspondiente al seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras. En las zonas de paso de fauna se incluirán señales y badenes para disminuir la velocidad de los vehículos.

Espacios Naturales. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino informa de una pérdida de conectividad entre los espacios de la Red Natura 2000 afectados. Considera que el promotor debe llevar a cabo un estudio específico de los impactos a la Red Natura 2000 y las especies amenazadas conforme lo establecido en el artículo 45.4 y siguientes de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En función del resultado del estudio de alternativas y las afecciones finalmente detectadas se deberá poner en marcha en su caso, el mecanismo previsto en el apartado 5 del artículo 45 de la Ley 42/2007, que establece la necesidad de justificar la ejecución del proyecto por la existencia de razones imperiosas de interés público de primer orden.

Paisaje. El INAGA indica que el proyecto incrementará las afecciones que sobre el paisaje ya ha producido la actual carretera. Desaconseja, a no ser para evitar impactos mayores de otro tipo, el cruce al lado derecho del valle puesto que supone la alteración de las dos laderas. También indica que el proyecto deberá incorporar soluciones de trazado y constructivas que reduzcan los grandes taludes, el cruce del río, la degradación del cauce y río, el riesgo de desestabilización y la afección a la vegetación.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que se deberá determinar adecuadamente la afección paisajística del proyecto teniendo en cuenta las directrices del Convenio Europeo del Paisaje ratificado por España. También indica que se deberá emplear materiales que se integren en el medio y planificar la restauración de los tramos de vía que queden sin servicio, especialmente la retirada de los puentes existentes. En todas estas zonas se planificarán revegetaciones con especies autóctonas.

Patrimonio Cultural. El Servicio de Prevención y Protección del Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón indica que deberá realizarse un estudio que valore y determine la afección real de las obras sobre el yacimiento paleontológico cretácico Corte de Argoné y en caso de afección, proponga el establecimiento de un corte o sección equivalente tras las obras de ejecución. Igualmente,

considera imprescindible la realización de labores de prospección arqueológica y paleontológica en las zonas afectadas por el proyecto.

El estudio de impacto ambiental deberá contener un estudio específico del impacto sobre el patrimonio cultural, a la vista del cual la Dirección General de Patrimonio Cultural podrá determinar la necesidad de modificaciones al proyecto o medidas correctoras específicas que deberán incorporarse en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Todas las actuaciones deberán ser realizadas por personal técnico cualificado siendo coordinadas y supervisadas por los Servicios Técnicos del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 4 de enero de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento del resultado de las contestaciones a las consultas, así como una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debía incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Recepción del estudio de impacto ambiental y expediente de información pública. Con fecha 13 de julio de 2011 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el Proyecto de Trazado con el estudio de impacto ambiental así como el expediente de información pública.

3.2.2 Información pública y consulta a administraciones ambientales afectadas, resultado. El inicio del trámite de información pública del proyecto y su estudio de impacto ambiental se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 14, de 17 de enero de 2011. Posteriormente, se publica un anuncio de corrección de errores en el «Boletín» número 31, de 5 de febrero de 2011. También se publicó el anuncio en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca», número 249, de 31 de diciembre de 2010.

Durante el periodo de información pública, se consultó a las administraciones afectadas y a las personas que fueron previamente consultadas en la fase de consultas, en cumplimiento del artículo 9.3 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, recibiendo informes de los siguientes organismos: Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, Subdelegación del Gobierno en Huesca, Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y ayuntamientos de Campo, Castejón de Sos, Foradada del Toscar y Seira.

Además, se han recibido alegaciones de los siguientes organismos y entidades: Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior del Gobierno de Aragón, los ayuntamientos de la Villa de Benasque, Graus, Sahún, Sesué, Valle de Lierp, Perarrúa y Valle de Bardají, así como la empresa Acciona Saltos de Agua, S.L.

En total, durante la fase de información pública se han recibido 25 alegaciones: 15 de organismos públicos e instituciones oficiales, 6 de empresas de servicios previsiblemente afectadas, 2 de asociaciones ecologistas y 2 de particulares.

Con fecha 29 de septiembre de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informes a la Confederación Hidrográfica del Ebro y al Instituto Geológico y Minero de España, organismos que habían sido previamente consultados y que no habían emitido informe durante el periodo de información pública, recibiendo los informes, respectivamente, el 16 de enero de 2012 y el 24 de enero de 2012.

Los aspectos ambientales más significativos contenidos en los informes recibidos se exponen a continuación:

Confederación Hidrográfica del Ebro: considera adecuado el estudio de impacto ambiental con el cumplimiento de las medidas protectoras recogidas en el mismo así como todas aquellas necesarias a fin de evitar la contaminación de las aguas superficiales

y subterráneas, debiendo garantizar asimismo que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona. Asimismo indica que todas las actuaciones que se realicen sobre el dominio público hidráulico deberán contar con preceptiva autorización del organismo competente, en aplicación del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2002, de 20 de julio.

Instituto Geológico y Minero de España: considera en cuanto a las soluciones planteadas que la alternativa 1 (bis) es la que generaría menor impacto respecto a posibles problemas de estabilidad de taludes y laderas. Considera que la documentación aportada para la evaluación es adecuada si bien identifica, entre otros, los siguientes estudios complementarios a realizar en fases posteriores: posicionamiento de surgencias puntuales y difusas de cada acuífero; cartografía geomorfológica más precisa de la zona de estudio que incluya todos los movimientos de ladera, prestando especial atención a las zonas de emboquille, pilares, muros, jabalcones, desnmontes, vertederos..., etc.; análisis específico de la estabilidad de taludes y laderas que puedan verse afectadas por las obras, en especial en las zonas de emboquille, pilares, muros,...etc; cartografía geológica más detallada que identifique todas las fallas que puedan afectar al trazado, en especial en las zonas de emboquille, pilares, muros,...etc; evaluación del grado de actividad de posibles conos de deyección que puedan verse afectadas por las obras; y estudio hidrogeológico específico del terreno donde se proponen vertederos.

Además de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, señala entre otras las siguientes: mantener el drenaje natural en los túneles, en voladuras planificar las medidas correctoras necesarias para mantener las salidas naturales del acuífero si se altera el flujo; evitar la construcción de cualquier estructura sobre los cauces, no rellenar en ningún caso los cauces naturales de agua, prestando especial atención a la ubicación de vertederos propuestos; dado que es de aplicación la Norma de Construcción Sismo resistente (NCSE-02) deberán tenerse en cuenta los posibles efectos del sismo en terrenos potencialmente inestables, lo que deberá tenerse en consideración en el diseño de taludes y estructuras.

Considera que sería conveniente contar con la presencia de un técnico paleontológico en fase de obras para asegurar de la correcta ubicación de los vertederos propuestos.

Dirección General de Ordenación del Territorio: informa favorablemente el proyecto de trazado si bien solicita que se consideren las siguientes propuestas complementarias: dar un tratamiento urbano a la travesía de Seira y reconsiderar el acondicionamiento en el tramo del Congosto del Ventamillo (entre los pp.kk. 389,100 al 390,400). Indica que la solución aportada consistente en la creación de un voladizo sobre el río Ésera tapándolo aún más si cabe y asfixiando los ecosistemas de la zona no es la solución más adecuada. La Unidad del Paisaje del Congosto del Ventamillo se encuentra entre las zonas paisajísticas de importancia de la comarca de la Ribagorza con una elevada valoración en cuanto a calidad del paisaje y máxima en cuanto a la fragilidad del mismo. Constituye un elemento de interés natural como recurso geomorfológico, y protegido como LIC ES2410009 Congosto de Ventamillo.

En este sentido se propone el estudio de una alternativa consistente en la ejecución de un túnel que salve el Congosto y permita su aprovechamiento como recurso natural, ambiental y paisajístico, a través de un proyecto de rehabilitación de la antigua carretera como vía peatonal y ciclista. Indica que la solución en túnel reduce los riesgos y las necesidades de mantenimiento, principalmente en invierno. Considera que, una vez liberado el tramo, se podría adecuar como senda con materiales naturales y sería conveniente que uniera los núcleos de Seira y El Run a través de los tramos liberados y de plataformas anexas a la N-260 donde fuera necesario.

El promotor indica que en el Congosto del Ventamillo sólo se ha incluido el acondicionamiento en el proyecto de trazado por motivos de seguridad vial, para dar continuidad a la vía con la menor actuación posible, pero no se realizará su acondicionamiento integral. Por ello se adopta una sección reducida de 6 m de calzada y arcenes de 0,5 m a cada lado. Concluye que la construcción de un túnel de más de 2 km

para evitar el paso por el Congosto de Ventamillo queda fuera del alcance y objeto del proyecto, y más aún en las actuales circunstancias económicas.

Ayuntamientos de la Villa de Benasque, Campo, Castejón de Sos, Foradada del Toscar, Graus, Valle de Lierp, Valle de Bardají, Sahún, Perarrúa, Sesué y Seira: consideran como mejor solución la alternativa 1 (bis), que lleva incluida la variante en túnel entre los pp.kk. 401+600 y 402+100, por ser la que mejor soluciona las necesidades del territorio. Además el ayuntamiento de Foradada del Toscar solicita que se tenga en cuenta la remodelación del acceso a las poblaciones de Senz y Viu que permita un mejor acceso desde la N-260. Igualmente existe una alegación de dos particulares, vecinos de Senz y otra de la compañía propietaria de la Central Hidroeléctrica de Campo, Acciona Saltos de Agua S.L, solicitando la mejora de este enlace. El ayuntamiento de Seira solicita la inclusión de la travesía de la N-260 a su paso por el núcleo de Seira en el proyecto de ejecución.

El promotor indica que el proyecto de trazado ha considerado la solución 1 (bis) con el mismo grado de detalle que la alternativa 1 y que corresponde a la superioridad decidir la aprobación de una solución u otra. En cuanto al acceso a Senz y Viu, dadas las características de la solución elegida no se ha podido proyectar una nueva intersección. No obstante se estudiará una ubicación alternativa para esta intersección en el proyecto de construcción. En cuanto a la travesía de Seira, únicamente se realizarán actuaciones de firme, señalización y balizamiento necesario para mantener la seguridad vial de la carretera, tal y como establece la Instrucción sobre medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carretera y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

Asociación Cultural L'Aigüeta de la Ball (ACAB): valora positivamente la solución elegida y considera necesario el túnel de la variante 1 bis. No obstante, indica que la mejor solución para el tramo del Congosto sería la ejecución de un túnel de algo más de 2 km que evitaría los riesgos de caída de piedras y carámbanos, así como el posible taponamiento o desborde del río Ésera agravado por los voladizos. Asimismo se solventaría el problema del pórtico del Congosto y evitaría la afección a las colonias de *Petrocoptis pseudoviscosa*. Todo el tramo podría quedar para uso lúdico, turístico y paisajístico.

Solicita se respondan algunas cuestiones como que se informe de la distancia del borde del voladizo a la pared del Congosto, y se proponen las siguientes sugerencias entre los pp.kk. 388+100 y 389+100: retirada de la línea eléctrica fuera de uso; mantenimiento del acceso y el tramo de sendero; y retirada de anclajes de hierro de la antigua red eléctrica que aparece en la roca a lo largo de casi todo el tramo. Entre los pp.kk. 390+400 a 404+150 propone restaurar un tramo de la antigua línea eléctrica y sus anclajes de hierro como complemento al Museo de la Electricidad de la población de Seira y retirar los anclajes de hierro restantes.

El promotor indica que en el Congosto del Ventamillo sólo se ha incluido el acondicionamiento en el proyecto de trazado por motivos de seguridad vial, para dar continuidad a la vía con la menor actuación posible, pero no se realizará su acondicionamiento integral. Por ello de adopta una sección reducida de 6 m de calzada y arcones de 0,5 m a cada lado. Concluye que la construcción de un túnel de más de 2 km para evitar el paso por el Congosto de Ventamillo queda fuera del alcance y objeto del proyecto, y más aún en las actuales circunstancias económicas.

En cuanto a la distancia del borde del voladizo a la pared del Congosto indica que es aproximadamente de 7 m, y que en el proyecto constructivo se evaluará la distancia con perfiles transversales in situ y se estudiarán las posibles afecciones.

En cuanto a la retirada de líneas eléctricas en desuso y anclajes de hierro se incluirán en el proyecto constructivo siempre que afecten a los trabajos de acondicionamiento y no corresponda a competencias o responsabilidades del titular.

Fundación para la Conservación del Quebrantahuesos: indica que el proyecto se ubica en la ZEPA ES00000280 Cotiella-Sierra Ferrera, en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón, aprobado por Decreto 45/2003, de 25

de febrero, por lo que considera que el proyecto puede causar impactos ambientales significativos sobre la fauna y flora existentes. Consideran que en su caso, la declaración de impacto ambiental debe contemplar medidas protectoras y correctoras, así como medidas de compensación ambiental por la realización del proyecto.

El promotor indica que en el proyecto de construcción se deberán tener en cuenta todas las medidas que indique al respecto la declaración de impacto ambiental.

Instituto Aragonés de Gestión Ambiental: indica que de las soluciones estudiadas, la solución adoptada (solución 1) es la de menor impacto ambiental ya que es la que más se ajusta al trazado de la actual carretera, con un único cruce de nueva construcción sobre el río Ésera. La variante en túnel, solución 1(bis), no incrementa de forma considerable los efectos ambientales sobre el medio. Considera que los elementos de mayor impacto ambiental del proyecto son:

Los importantes desmontes y raspados de los taludes y paredes subverticales, que generarán un excedente de material aproximadamente de 250.000 m³, con posibles afecciones sobre especies rupícolas de interés.

Los elementos de sujeción de calzada en voladizo a ubicar en el cauce del río, que afectarán a la sección del cauce provocando el aumento del nivel de las aguas, compactación y sedimentación, especialmente dentro de los congostos y además producirán una afección paisajística en una zona de alto valor natural e incluida en el ámbito de la Red Natura 2000.

Los viales de servicio de nueva construcción para acceder a las bocas de los túneles proyectados, que supondrán una afección significativa sobre la vegetación natural y sobre el suelo, por el alto riesgo del incremento de los procesos erosivos, dadas las elevadas pendientes existentes.

Para minimizar los impactos detectados recomienda la incorporación de una serie de medidas. Por último indica que, conocido el informe emitido por la Dirección General de Ordenación del Territorio de Aragón se considera oportuno estudiar las soluciones alternativas planteadas en el mismo para el Congosto del Ventamillo.

El promotor está de acuerdo con el INAGA en los elementos de mayor impacto ambiental de la obra y en las medidas que se proponen, e indica que, en el proyecto constructivo se incluirán las medidas indicadas por este organismo o las que indique la declaración de impacto ambiental, en su caso. Al igual que el INAGA, considera que la solución 1 es la de menor impacto ambiental de las 3 estudiadas y que su variante en túnel (solución 1bis) no incrementa de forma considerable los efectos ambientales.

Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Realiza una serie de consideraciones sobre el estudio de impacto ambiental realizado por el promotor. En cuanto a la red Natura 2000, el estudio incluye un análisis específico sobre las afecciones sobre la red Natura 2000 y sobre los elementos de interés comunitario que albergan, que incluye el trabajo de campo y cartografía de los hábitat de interés comunitario. También se ha desarrollado un trabajo de campo específico para la identificación de ejemplares de la especie *Petrocoptis pseudoviscosa*, (en el ámbito del hábitat 8210), catalogada como vulnerable en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón. Las soluciones 1 y 1(bis) evitan las afecciones directas a las poblaciones identificadas.

En cuanto al estudio de fauna se menciona la elaboración de un plano de fauna en el que se incluyen áreas de refugio y anidamiento de las principales especies, si bien no se adjunta el citado plano, por lo que no puede verificarse su situación. Igualmente, tampoco se incluye información gráfica en el estudio de impacto acústico.

Respecto a los vertederos, indica que en el estudio se han propuesto dos parcelas de cultivo ubicadas en vaguadas que cortan la actual carretera pero en lo que respecta a las instalaciones auxiliares, que no se definen ni localizan en la cartografía presentada.

En cuanto a la restauración vegetal y paisajística de las actuaciones, el estudio de impacto ambiental realiza una propuesta de plantaciones con especies inadecuadas para la zona del proyecto, por lo que considera necesario que las especies que se propongan correspondan a las asociaciones vegetales presentes en la zona.

Considera que, de las alternativas analizadas, la 2 y 3 presentan mayores impactos sobre la biodiversidad y sobre los espacios pertenecientes a la red Natura 2000, así como sobre las especies de flora y fauna, siendo más favorables ambientalmente la 1 o la 1bis. En todo caso indica que deberían tenerse en cuenta numerosas consideraciones en el desarrollo del proyecto al objeto de evitar o minimizar los impactos.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino concluye que, dado que la zona posee un alto valor natural en buen estado de conservación, muy sensible a las alteraciones que puedan derivarse del proyecto de acondicionamiento, cree necesario que se reconsidere la alternativa cero, que únicamente prevé el acondicionamiento del firme, la señalización o el balizamiento.

El promotor indica, respecto al contenido del estudio ambiental, que se han tenido en cuenta los aspectos ambientales considerados como significativos por el órgano ambiental y que los estudios específicos realizados de fauna, vegetación y flora, y patrimonio cultural han influido en el trazado de las alternativas definitivas, motivo por el cual estas no coinciden con las incluidas en los estudios específicos realizados, siendo estos no obstante extrapolables. Por tanto se considera que el estudio de impacto ambiental es adecuado y suficiente para valorar el impacto de las alternativas.

Respecto a la ubicación de los vertederos indica que se ha realizado atendiendo a criterios ecológicos y paisajísticos, y que en el proyecto constructivo se definirán las instalaciones auxiliares necesarias, así como su ubicación, siguiendo igualmente criterios ecológicos y paisajísticos.

En cuanto a la restauración paisajística, en el proyecto constructivo una vez seleccionada la alternativa a ejecutar, y localizadas con mayor precisión las zonas a restaurar, se seleccionarán las especies a incluir en las siembras y plantaciones en función de las asociaciones vegetales de la zona.

Respecto a las conclusiones sobre las alternativas, el promotor indica que la alternativa 0 es una de las consideradas tanto en el proyecto de trazado como en el estudio de impacto ambiental y que, según los resultados de la valoración de alternativas del estudio de impacto ambiental, las soluciones 2 y 3 son las que presentan mayores impactos.

Según el promotor, en el proyecto constructivo se definirá la localización de elementos auxiliares temporales, incluidas las zonas de acopio temporal de tierras y materiales junto a los emboquilles de los túneles y se incluirán todas las medidas indicadas por este organismo o las que indique la declaración de impacto ambiental, en su caso.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto:

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Modificaciones y ajuste de trazado realizado por el promotor.

Una vez analizado el proyecto de trazado, su estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones ambientales afectadas, el órgano ambiental consideró lo siguiente:

La carretera N-260, en su tramo comprendido entre los pp.kk. 388+100 y 404+150 discurre por una zona de alto valor natural en buen estado de conservación y por tanto muy sensible a las alteraciones que puedan derivarse del acondicionamiento del citado tramo. La mayor parte del proyecto se desarrolla en el ámbito de los LIC ES2410056 Sierra de Chía-Congosto de Seira y ES 2410009 Congosto del Ventamillo. También se adentra en la ZEPA ES0000280 Cotiella-Sierra Ferrera y discurre en el norte muy próxima a la ZEPA ES0000281 El Turbón-Sierra de Sis. Estos espacios destacan por poseer

numerosos hábitat y especies amenazadas, algunas en peligro de extinción como el quebrantahuesos o el milano real.

Todo el proyecto de trazado discurre por el encajonado desfiladero del río Ésera que constituye un corredor ecológico esencial además de poseer una geomorfología de gran singularidad y elevados valores paisajísticos. Están previstos importantes desmontes y raspados de los taludes y paredes subverticales que generarán un elevado volumen de material excedente.

Por otro lado, la ejecución de voladizos con apoyo intermedio, muros y terraplenes en el lado del río originará importantes afecciones tanto en el río como en la vegetación de ribera. Junto con la vegetación de los roquedos las formaciones vegetales de mayor interés se encuentran entre la carretera y el río encontrándose varios hábitat de interés comunitario algunos de ellos prioritarios, como el 9180* Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos de *Tilio-Acerion*.

Dada la complicada orografía existente se considera que el actual proyecto de trazado generará impactos muy severos sobre el medio ambiente. Por ello en el documento de determinación de la amplitud y nivel de detalle de estudio de impacto ambiental y traslado de consultas que se remitió con fecha 04/01/10 se recogía la necesidad de estudiar la alternativa 0, de no actuación, así como una alternativa de máximo ajuste al trazado actual con modificaciones en zonas puntuales. En cuanto a las alternativas planteadas en el estudio de trazado cabe indicar que, para los tramos I y II (Congosto del Ventamillo) no se han planteado alternativas.

Con fecha 7 de marzo de 2012 se le comunica al promotor que, dado que el proyecto generará impactos muy severos sobre el medio ambiente estudie alternativas encaminadas a reducir estos impactos, incluida la modificación de parámetros de diseño como el ancho de la sección o los radios de las curvas. En cuanto a soluciones planteadas para las distintas secciones se considera que las soluciones con menor impacto son, por este orden, las siguientes: voladizo sin apoyo intermedio, voladizo con apoyo intermedio, muros y terraplenes. En todo caso las soluciones constructivas para cada sección se deben analizar de manera particularizada teniendo en cuenta los impactos sobre los valores naturales (en particular sobre la hidrología, suelo, vegetación y geomorfología y paisaje) adoptando las soluciones que reduzcan éstos en la mayor medida posible.

En cuanto a las estructuras y obras complementarias se solicita que estudie otras soluciones técnicas para emboquillar los túneles 2 y 3 del proyecto de trazado, que eviten la construcción de accesos auxiliares; la posibilidad de ejecución de falsos túneles en las bocas de entrada y salida; la ejecución del viaducto sobre el río Ésera mediante un solo vano; y que analice y valore la ejecución o no del túnel 3 desde el punto de vista técnico y ambiental.

Por otro lado, se indican los aspectos para los que, o bien el estudio de impacto ambiental no aporta información suficiente, o bien se considera que las medidas que se proponen para evitar y/o minimizar los impactos no garantizan la protección de los valores naturales: propuesta de ubicación y superficie de instalaciones auxiliares; medidas de protección del medio hídrico y programa de seguimiento; valoración de la afección a los hábitat de interés comunitario de ribera; información sobre la fauna amenazada previsiblemente afectada y propuesta de un cronograma de obras para evitar su afección; demolición de la calzada que quedará en desuso y retirada de anclajes de hierro existentes en la roca.

El 27 de septiembre de 2012 se recibe la documentación complementaria solicitada. En relación con las alternativas planteadas el promotor indica que el proyecto de trazado se ha diseñado para una velocidad de 60 km/h con la premisa irrenunciable de permitir el cruce de dos vehículos pesados o autobuses con la seguridad adecuada a la normativa vigente.

Sobre la solución planteada en el proyecto de trazado sometido a información pública se ha realizado un ajuste de trazado adoptándose las siguientes modificaciones:

La sección tipo proyectada se reduce 1 m. Tendrá por tanto 8 m (2 carriles de 3,5 m y 2 arcenes de 0,5 m) más los sobrecanchos en curva de acuerdo con la normativa

vigente. Estará dotada de una cuneta revestida de hormigón en desmante de dimensiones 0,60 × 0,60 m y una berma de 0,50 m en el lado de terraplén para colocación de los sistemas de contención.

Para la ejecución de los túneles se utilizará el método de «paraguas pesado» que permite el emboquille sin ejecutar grandes desmontes ni los necesarios caminos de accesos.

Se minimiza la longitud total de muros respecto al proyecto anterior (650 m) y se aumenta la longitud en voladizo.

Se proyectan 2 tipos de voladizos: de tipo simple, cuando su longitud es igual o superior a 5 m (en 4.228 m de proyecto); y voladizo con apoyo exterior, cuando su longitud es superior a 5 m (en 2.234 m de proyecto).

El viaducto sobre el río Ésera se resuelve mediante una estructura mixta de acero y losa de hormigón armado sin apoyo intermedio.

Se contempla la modificación de la conexión con la carretera a Senz y Vú para mejorar el entronque de ambas carreteras.

En cuanto a la demolición de la calzada que quedará en desuso, el promotor indica que en el proyecto constructivo se detallará el acondicionamiento de estos tramos con el objetivo de habilitar zonas de descanso para vehículos. Cuando ello no sea posible, se escarificarán y restituirán ambientalmente. En cuanto a la retirada de anclajes de hierro existentes en la roca no se propone la eliminación de los mismos.

3.3.2 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 15 de octubre de 2012 se remite la documentación complementaria enviada por el promotor al INAGA, a la Confederación Hidrográfica del Ebro y con fecha 19 de octubre de 2012 a la Subdirección General del Medio Natural (SGMN) de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, al objeto de que puedan emitir informe en relación con sus respectivas competencias. Estos informes se reciben el 4 de noviembre de 2012, el 15 de enero de 2013 y el 28 de febrero de 2013, respectivamente.

El INAGA considera que las modificaciones técnicas y la solución adoptada finalmente minimizan globalmente los efectos ambientales negativos, especialmente en lo que se refiere a los potenciales impactos sobre flora rupícola de interés, vegetación de ribera y al cauce del río Ésera. Respecto a las medidas propuestas por el promotor para minimizar los efectos a las especies de avifauna indica que, aunque se podría realizar un estudio detallado de los niveles de ruido en las plataformas de anidamiento, existe un alto grado de incertidumbre en los resultados, con un resultado incierto en cuanto a la conservación de la avifauna. Por ello considera una medida de compromiso entre eficacia y eficiencia, el establecer una distancia de referencia desde la fuente de ruido a las plataformas de nidificación como límite para la realización de actividades ruidosas.

Por último, considera adecuada la realización de un seguimiento por una comisión o técnico especialista sobre los periodos de reproducción de las especies amenazadas que pueden ser afectadas de modo que pueda ajustarse anualmente la adopción de dichas medidas.

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera que las modificaciones planteadas en el documento complementario suponen una menor afección que la contemplada inicialmente en el estudio de impacto ambiental, por lo que en líneas generales, considera adecuada la solución definida en el documento complementario. Asimismo indica que el promotor deberá llevar a cabo todas las medidas preventivas y correctoras para minimizar la posible afección garantizando que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona y protegiendo en todo momento el medio hídrico tanto de carácter superficial como subterráneo, impidiendo su contaminación o degradación.

La SGMN indica que, en los informes remitidos tanto en fase de consultas como de información pública recomendaba como principal medida para preservar los valores de la zona la alternativa 0 de acondicionamiento de firme y señalización. Sobre el proyecto de trazado, con las modificaciones adoptadas por el promotor en la documentación complementaria remitida el 27 de septiembre de 2012 (en adelante solución 1 con ajuste de trazado), considera que la ejecución y explotación del mismo producirá impactos

negativos y significativos por ser perdurables e irrecuperables, sobre los siguientes valores ambientales: sobre el medio acuático, especialmente en el tramo del Congosto de Ventamillo y la zona de salida del túnel 1 y construcción de viaducto de cruce con el río; sobre los hábitat de interés comunitario, en especial los presentes en la ribera y cauce del río Ésera y las especies vegetales rupícolas endémicas de la zona como *Petrocopsis pseudoviscosa*; y sobre la fauna, en especial sobre la nutria, quebrantahuesos, milano real y alimoche.

Indica que, en función de la evaluación realizada conforme al artículo 45.4, y de lo establecido en el artículo 54.1 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, dadas las características naturales de la zona así como las particularidades del proyecto, su ejecución podría causar un perjuicio negativo y significativo a la integridad de los espacios de la Red Natura afectados, ya que se podría producir impactos significativos, siendo estos de carácter permanente o de larga duración, causando asimismo la destrucción o alteración de hábitat de interés comunitario y la pérdida de especies prioritarias incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEA).

3.3.3 Desistimiento de parte del proyecto realizado por el promotor. Con fecha 13 de junio de 2013 el promotor comunica que, dada la intensidad de los impactos ambientales en el primer tramo, desiste de ejecutar el proyecto de trazado en los 3 primeros km y solicita se emita la declaración de impacto ambiental del resto de trazado (tramo comprendido entre las D.O. 3+000 y 15+200).

El 24 de septiembre de 2013 remite una documentación adicional a la documentación complementaria de 27 de septiembre de 2012 que incluye estudios de detalle de vegetación y fauna para la alternativa a realizar (solución 1 con ajuste de trazado) exceptuados los 3 primeros kilómetros. El estudio de vegetación trata de determinar la afección exacta producida por la construcción de muros y voladizos sobre los hábitat de interés comunitarios 3240, 920A y 9180*. Concluye que la afección sobre los dos primeros es muy leve, y respecto al hábitat 9180* se afectarán 2.500 m² a lo largo de 2,3 km de carretera. Según el promotor de estos sólo en 3 puntos será necesario la construcción de estructura con un apoyo en pila y estribo tradicional, mientras el resto se ejecutará desde la plataforma actual, sin afectar a la vegetación salvo en el punto exacto de perforación del apoyo exterior.

El estudio de fauna analiza los impactos sobre la fauna producidos por la carretera en el momento actual, en fase de construcción y en fase de explotación del proyecto. Identifica la maquinaria que produce altos niveles de ruido, entendiéndose por tales los que superan 90 dB(A) a un metro del foco, y las especies amenazadas objetivo de conservación de los espacios Red Natura 2000 siguientes: quebrantahuesos, milano real, alimoche, buitre leonado, aguililla real, chova piquirroja y nutria. Realiza una propuesta de medidas de protección de las citadas especies en función de objetivos de calidad. Para ello establece valores límite de inmisión tolerables en las plataformas de anidamiento efectivamente ocupadas por la fauna (con puestas), proponiendo paradas durante el periodo de reproducción de las especies amenazadas si se comprueba que se superan los límites de inmisión citados anteriormente.

Sobre la documentación adicional remitida por el promotor se solicitó informe a la SGMN con fecha 2 de octubre de 2013, el cual se recibe el 16 de diciembre de 2013.

La anterior Subdirección General considera que la superficie afectada sobre los tipos de hábitat de interés comunitarios 3240, 920A y 9180* será mayor que la cuantificada por el promotor, estimando una afección mínima de 1 ha para los tres, siendo el impacto sobre el hábitat 9180* el de mayor repercusión sobre la coherencia de la Red Natura 2000, al tratarse de un hábitat de carácter prioritario amenazado de desaparición, por lo que su conservación es de especial importancia para la Unión Europea.

Respecto a la afección a la avifauna considera que el enfoque de las medidas correctoras propuestas por el promotor, no es el adecuado para evitar la afección a las especies de aves amenazadas y propone otro tipo de enfoque basado en el establecimiento de unas zonas de exclusión temporal de obras en los tramos del trazado

donde se ubiquen los nidos y durante el periodo del año en que son más sensibles las aves a los cambios en la emisión de ruidos y actividades de las obras.

La anterior Subdirección General concluye que, teniendo en cuenta la documentación adicional aportada por el promotor, donde desestima la ejecución de los tres primeros kilómetros de la carretera, evitándose así la afección al LIC 2410009 Congosto de Ventamillo, no se afectará a los espacios de la Red Natura 2000 LIC ES2410056 Sierra de Chía-Congosto de Seira, ZEPA ES0000280 Cotiella-Sierra Ferrera y ZEPA ES0000281 El Turbón, Sierra de Sis, y que la coherencia de la Red Natura 2000 quedará garantizada si en la ejecución del proyecto se cumplen las siguientes condiciones: incorporar un proyecto de restauración del hábitat 9180*; y establecer dos zonas de exclusión temporal de obras entre el 1 de enero y el 30 de junio con posibilidad de reajuste en base a la información recabada anualmente respecto al proceso reproductivo de las especies de aves amenazadas. Estas condiciones han sido incorporadas en el apartado 5 condiciones de protección ambiental específicas de la presente Resolución.

Además, indica que, en caso de que se modificase el proyecto y, por alguna causa, no se ejecutase mediante la técnica constructiva de voladizos según lo indicado por el promotor en su documentación, la evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000 deberá realizarse de nuevo para asegurar, que con la modificación del proyecto, no habrá un perjuicio a la integridad de los espacios incluidos en la Red Natura afectados o a la coherencia global de la misma.

Por último, con fecha 28 de noviembre de 2013 se recibe en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, un oficio del promotor en el que indica que la ejecución de la variante de trazado en túnel entre los pp.kk. 401+600 y 402+100 (el denominado túnel 4 en el proyecto de trazado) representa una mejora sustancial de la obra, por lo que solicita se incluya en la DIA, siempre que no condicione su emisión.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El proyecto de trazado se plantea una alternativa única para el tramo I y para el tramo II del Congosto del Ventamillo. En cuanto al tercer tramo el promotor realiza una valoración de los impactos de las soluciones 1, 1bis, 2 y 3 en función de las afecciones a la edafología, geología y geomorfología, hidrología, vegetación y fauna, espacios protegidos, patrimonio cultural y paisaje. Concluye que las alternativas ambientalmente más favorables son, por este orden, las alternativas 1bis y 1, dejando abierta la ejecución de cualquiera de las dos.

Con fecha 7 de marzo de 2012 se le pidió al promotor que, dado que el proyecto generaría impactos muy severos sobre el medio ambiente, estudiase alternativas encaminadas a reducir estos impactos. Se indicaba que para los tramos I y II del proyecto tan sólo se había estudiado una alternativa única.

En la documentación complementaria aportada por el promotor con fecha 27 de septiembre de 2012 se adoptan una serie de modificaciones sobre el proyecto de trazado que reducen considerablemente las afecciones ambientales: el trazado se desplaza ligeramente hacia el exterior para posibilitar la creación de los sobreechamientos en curvas, la sección tipo se reduce en 1 metro respecto a la del proyecto de trazado, reduciéndose los arcones 0,5 m, se minimizan la longitud total de muros frente a los voladizos y se propone un método de paraguas pesado para la construcción de los túneles, que evita la construcción de caminos de acceso. En cuanto al viaducto sobre el río Ésera, se resuelve mediante una estructura sin apoyo intermedio.

No obstante, a pesar de las modificaciones anteriores los tramos I y II concentran impactos muy severos sobre el medio acuático, sobre la vegetación y la fauna, sobre los espacios de la red Natura 2000, sobre la geomorfología y sobre el paisaje, en especial por la ejecución del túnel 1, la nueva estructura sobre el río Ésera, que coexistiría con el puente existente, y la ampliación en voladizo de la carretera en el tramo del Congosto del Ventamillo.

Teniendo en cuenta lo anterior el promotor ha desistido de ejecutar el proyecto en los 3 primeros km que constituyen los tramos I y II completos así como el inicio del tramo III.

Por otro lado, ha solicitado que se considere la variante de trazado en túnel entre los pp.kk. 401+600 y 402+100 (solución 1bis del proyecto de trazado). Por tanto la alternativa seleccionada sobre la que versa la presente declaración de impacto ambiental es la solución 1(bis) con las modificaciones y ajustes de trazado incorporados en la documentación complementaria aportada por el promotor con fechas 27 de septiembre de 2012 y 24 de septiembre de 2013, a la que denominaremos en adelante «solución 1 (bis) con ajuste de trazado, entre las D.O. 3+000 y 15+200».

La Subdirección General de Medio Natural considera que, habiéndose desestimado la ejecución de los tres primeros kilómetros de la carretera, no se afectará a los espacios de la Red Natura 2000 y que la coherencia de la Red quedará garantizada siempre que en la ejecución del proyecto se cumplan las condiciones específicas de protección a la vegetación y fauna recogidas en el apartado 5 condiciones de protección ambiental específicas de la presente Resolución.

En resumen, como resultado de todo el proceso de evaluación se ha llegado a una alternativa que, con las modificaciones técnicas incorporadas, es la que menor impacto generaría, ya que es la que más se adapta al trazado actual de la carretera. Con la exclusión de los 3 primeros km se evitan las afecciones más graves al río Ésera y al Congosto del Ventamillo. Asimismo no se verá afectado el LIC ES2410056 Congosto del Ventamillo. El INAGA considera que, de las alternativas estudiadas la alternativa seleccionada es la de menor impacto ambiental y que la variante en túnel (alternativa 1bis) no incrementa de forma considerable los efectos del proyecto sobre el medio.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras diseñadas para su prevención o minimización. Para ello se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental; las medidas y modificaciones sobre el proyecto inicial incorporadas en la documentación complementaria remitida por el promotor con fechas 27 de septiembre de 2012 y 24 de septiembre de 2013; y los informes recibidos como respuesta al trámite de información pública así como a las consultas complementarias realizadas posteriormente por el órgano ambiental, mencionado todo ello en apartados anteriores de la presente resolución.

4.2.1 Suelo, geología y geomorfología. La ejecución de desmontes, terraplenes y muros son sin duda las actuaciones que llevan asociado un mayor impacto del proyecto. Asimismo los túneles proyectados producirán impactos muy importantes debido a las embocaduras en bocas de entrada y salida, y a la zona de instalaciones auxiliares necesaria para acometer la ejecución. Se considera que el impacto sobre este factor ambiental será severo, especialmente en el tramo del Congosto del Ventamillo, en las bocas de entrada y salida del túnel 1.

La solución propuesta finalmente mejora en gran medida estos impactos al desplazar ligeramente la traza hacia el río, reducir (ligeramente) el ancho de la sección y reducir la longitud de los desmontes y muros, que se sustituyen por voladizos. En cuanto a los túneles, el método de emboquillado propuesto, de paraguas pesado, reduce en principio los impactos sobre la geomorfología. Además, al no actuar en los 3 primeros km, se evita la afección en la zona más crítica.

En cuanto al movimiento de tierras su volumen es elevado, si bien se ha reducido notablemente respecto a las previsiones del proyecto de trazado debido al ajuste de trazado realizado y a que no se ejecutarán los dos túneles ubicados en los 3 primeros km. Por las características del proyecto no será necesaria la creación de préstamos puesto que existe material excedente que será reutilizado en la medida de lo posible en la propia obra. En el caso de que fuera necesario éste procedería de gravera en explotación legalizada con planes de restauración aprobados.

Para el volumen de tierras excedentes el promotor ha previsto la ubicación de dos vertederos próximos al casco urbano de Campo, V1 y V2, de 9,2 y 2 ha, respectivamente, de superficie.

4.2.2 Hidrología. En fase de construcción, la realización de actividades cercanas al río Ésera supondrá el principal riesgo de contaminación de las aguas, debido a los

movimientos de tierras y al manejo de hormigones y otros productos contaminantes que pudieran ser empleados en la ejecución de los emboquilles de los túneles, además de los derrames puntuales de carburantes y aceites procedentes de la maquinaria que acomete estas actividades. Debido a la proximidad del cauce del río, la acusada actividad piscícola del mismo, y en definitiva, el alto grado de naturalidad que posee tanto este cauce fluvial como sus riberas, la intensidad del impacto debido a este particular puede llegar a ser muy elevado. Se considera que el impacto sobre este factor ambiental será especialmente severo en el tramo del Congosto del Ventamillo así como en la zona de salida del túnel 1 y construcción del viaducto de cruce del río.

La solución propuesta finalmente ha reducido considerablemente la ejecución de terraplenes y muros sustituyéndolos por voladizos que se ejecutarán desde la propia plataforma existente, minimizando así el impacto sobre este factor ambiental. Por otro lado al no actuar en los 3 primeros kilómetros, se evita la afección en la zona más crítica.

Entre otras, las medidas propuestas por el promotor para evitar las afecciones al río consisten en la colocación de barreras de retención de materiales al pie de los taludes, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos para evitar el arrastre de tierras y otros materiales a los cursos de agua, garantizando que la colocación de estos no suponga alteración de los valores ambientales que se pretenda proteger y su posterior retirada una vez finalizada su función. Por otro lado, se ha minimizado la necesidad del uso de explosivos, que en todo caso deberán evitar la caída de materiales al río mediante el correcto diseño de la voladura y la colocación de geotextiles o elementos de amortiguación y contención a ubicar sobre la roca a excavar.

4.2.3 Vegetación. La construcción de la carretera exige llevar a cabo un desbroce de la vegetación como paso previo a la ampliación de la plataforma, la construcción de los túneles y las estructuras proyectadas, y las zonas de instalaciones auxiliares necesarias. Las principales especies afectadas por las actuaciones serán las propias de los bosques caducifolios mixtos y de los bosques de ribera que se encuentran entre la carretera y el cauce del río Ésera. Asimismo, las actuaciones podrán alterar poblaciones de la especie *Petrocoptis pseudoviscosa*, localizada en los desfiladeros calizos del valle. Esta especie es uno de los principales objetivos de conservación del LIC ES2410009 Congosto del Ventamillo.

En el estudio de impacto ambiental se incluye un estudio específico sobre la afección a esta especie rupícola que concluye que la solución propuesta evita la afección directa a las poblaciones identificadas de esta especie, y afectan en menor medida que otras alternativas estudiadas, los hábitat potenciales de la misma. Como medida preventiva se propone el balizamiento del núcleo de población de *Petrocoptis pseudoviscosa* más cercano al tramo objeto de obras. En todo caso el desistimiento de la ejecución del proyecto en el tramo inicial evita la posible afección a los núcleos de población de esta especie en el LIC Congosto del Ventamillo.

Por otro lado, las actuaciones afectarán a diversos hábitat de interés comunitarios próximos a la traza incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, dentro del LIC ES 2410056 Sierra de Chía-Congosto de Seira como son: 3240 Ríos alpinos con vegetación leñosa en sus orillas de *Salix elaeagnos*, 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*, 9340 Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, y el prioritario 9180* Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del Tilio-Acerion.

El promotor indica que se realizará un jalonamiento de la franja de ocupación de las obras eliminando solamente la vegetación estrictamente necesaria, evitando el vertido de sustancias y elementos en las zonas acotadas.

Las modificaciones técnicas incorporadas en la alternativa propuesta, en particular el método constructivo de las bocas de acceso a los túneles sin necesidad de caminos auxiliares y la ejecución de algunos tramos en voladizo reducen en gran medida los impactos que pueden producirse sobre estos hábitat.

No obstante, en la documentación complementaria aportada por el promotor, se identifica la afección a los siguientes hábitat de interés comunitario, 3240 Ríos alpinos

con vegetación leñosa en sus orillas de *Salix eleagnos*, 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* y 9180 Bosques de laderas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion* en una longitud de más de dos kilómetros, estimando la superficie de afección de cada uno de ellos.

La afección sobre el hábitat 9180* es particularmente importante por su mayor presencia y constituir su afección la de mayor repercusión sobre la coherencia de la Red Natura 2000 al tratarse de un hábitat de carácter prioritario amenazado de desaparición por lo que su conservación es de especial importancia para la unión europea. Por tanto, además de las medidas propuestas por el promotor se deberá contemplar la ejecución de un proyecto de restauración de este tipo de hábitat, tal y como se describe en el apartado 5.2 medidas específicas de protección a la vegetación de la presente Resolución.

4.2.4 Fauna. En la fase de construcción se producirá un impacto directo sobre la fauna, ocasionado por los trabajos de desbroce y movimientos de tierras, que puede ocasionar tanto la pérdida de ejemplares como la destrucción y abandono de nidos y camadas, de especies de pequeño tamaño y sobre todo de aves que nidifican en las paredes rocosas. En esta fase también se producirá un incremento del nivel sonoro, ocasionado por el tránsito de maquinaria y por actuaciones ruidosas, como los trabajos realizados por martillos neumáticos y compresores, así como por las voladuras.

El principal impacto sobre la fauna será debido a las voladuras y actividades ruidosas de la ejecución de las obras y las especies más afectadas serán las aves que anidan o mantienen refugios estables en el ámbito de influencia de la carretera dentro de las ZEPA ES0000281 El Turbón, Sierra de Sis y ES0000280 Cotiella-Sierra Ferrara. En concreto, en la zona de afección existen nidos activos de cinco especies de aves incluidas en la Directiva Aves y los catálogos español y aragonés de especies amenazadas: quebrantahuesos, alimoche, buitre leonado, águila real, milano real y chova piquirroja.

El promotor realiza una propuesta de medidas de protección de las citadas especies en función de objetivos de calidad. Para ello establece valores límite de inmisión tolerables en las plataformas de anidamiento efectivamente ocupadas por la fauna (con puestas), proponiendo paradas durante el periodo de reproducción de las especies amenazadas si se comprueba que se superan los límites de inmisión citados anteriormente.

No obstante, estas medidas correctoras propuestas no se consideran adecuadas para garantizar la no afección a las especies anteriormente citadas, por lo que se establecen dos zonas de exclusión de obras, en las condiciones y ubicación descritas en el apartado 5.3 medidas específicas de protección a la fauna de la presente Resolución.

Por otro lado, en cuanto a las medidas para favorecer el paso de fauna y reducir el efecto barrera, el promotor indica que en el proyecto constructivo se estudiará con detalle la adaptación de las obras de drenaje para pasos de fauna y se plantearán soluciones para los puntos conflictivos para fauna vertebrada de gran tamaño indicados por el INAGA. El diseño definitivo tendrá en cuenta lo establecido en las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (Ministerio de Medio Ambiente, 2006) y las Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte (Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2008).

Por último, en cuanto a la fauna acuática también se ocasionará un impacto indirecto derivado de los posibles vertidos sobre el río Ésera, originados por la construcción de terraplenes al borde del río, de muros y de voladizos, especialmente sobre las poblaciones de trucha y nutria (*Lutra lutra*), especie incluida en los anejos II y V de la Ley 42/2007. Además de las medidas incorporadas en el apartado 4.2.2 hidrología, está previsto el seguimiento y control de la calidad de las aguas durante la ejecución de las obras y las actuaciones que se llevarán a cabo en el caso de que se detecte contaminación en las mismas.

4.2.5 Red Natura 2000. El tramo de carretera objeto de proyecto de trazado discurre prácticamente en su totalidad dentro de espacios pertenecientes a la Red Natura 2000. La mayor parte del tramo, casi 10 km de la carretera, se localizan en el interior del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES24100056 Sierra de Chía-Congosto de Sopeira. En

cuanto a las Zonas de Especial Protección de las Aves (ZEPA) cabe destacar, que en ambas márgenes del río Ésera, muy próximas a la carretera, se localizan la ZEPA ES0000280 Cotiella-Sierra Ferrera y la ZEPA ES0000281 El Turbón-Sierra de Sís.

Los impactos sobre los hábitat y especies objeto de conservación de estos espacios se han analizado en los anteriores apartados 4.2.3 vegetación y 4.2.4 fauna de la presente Resolución.

Cabe indicar que, con las modificaciones incorporadas a la alternativa propuesta se han reducido considerablemente los impactos inicialmente previstos sobre estos espacios. En el caso del LIC ES2410009 Congosto de Ventamillo se evita su afección al no actuar en los 3 primeros km. En el caso del LIC Sierra de Chía-Congosto de Sopeira y de las ZEPA Cotiella-Sierra Ferrera y El Turbón-Sierra de Sís se considera que la coherencia de la Red Natura quedará garantizada siempre que en la ejecución del proyecto se cumplan las condiciones que se incorporan en los apartados 5.2 medidas específicas de protección a la vegetación y 5.3 medidas específicas de protección a la fauna, de la presente Resolución.

4.2.6 Patrimonio cultural. El estudio de impacto ambiental incluye los resultados de las prospecciones arqueológicas y paleontológicas realizadas, que cuentan con Resoluciones de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón de 28 de enero de 2011 y 23 de marzo de 2011, respectivamente.

En materia de patrimonio paleontológico la anterior Dirección General resolvió que la zona afectada por el proyecto está libre de restos paleontológicos, con la prescripción de obligado cumplimiento de tener en cuenta, en fase de ejecución del proyecto, la existencia del perfil estratigráfico «Campo II» para que se mantenga la continuidad estratigráfica actual en el talud de la carretera resultante. No obstante indica que, de acuerdo con la Ley 3/1999, de 10 de marzo, de Patrimonio Cultural Aragonés, si en el transcurso de las obras, se produjera el hallazgo de restos fósiles de interés, deberá comunicarse a la Dirección General de Patrimonio Cultural para la correcta documentación y tratamiento, tanto a nivel fosilífero como de material recuperado.

En materia de patrimonio arqueológico, el promotor indica que según la prospección realizada sobre el trazado y las zonas de vertedero, el riesgo de impacto es mínimo. Está previsto el seguimiento y control arqueológico en fase de obras de todos los movimientos de tierras que se vayan a realizar en las zonas próximas a los restos encontrados. Según la resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural de 28 de enero de 2011, de los 15 lugares de interés identificados (AI) podrían verse afectados el AI.1 y el AI.4, por lo que se deberán documentar estos de forma exhaustiva. La citada Resolución establece una serie de actuaciones a llevar a cabo para la conservación del patrimonio arqueológico, las cuales se incorporan en el apartado 5 de la presente declaración de impacto ambiental. A la vista de lo expuesto, con las medidas preventivas y correctoras propuestas no cabe esperar en principio impactos significativos por la ejecución del proyecto sobre el patrimonio cultural.

4.2.7 Paisaje. Las actuaciones del proyecto que generarán los principales impactos sobre el paisaje son la ejecución de túneles, muros, voladizos, desmontes, ampliación de estructuras existentes, así como la inevitable aparición de espacios abandonados por la adecuación del trazado a la implantación de estas infraestructuras.

Las modificaciones técnicas incorporadas en la alternativa propuesta, en particular el método constructivo de las bocas de acceso a los túneles sin necesidad de caminos auxiliares, la reducción de la longitud de terraplenes y muros a favor de voladizos reducen considerablemente los impactos que pueden producirse. Por otro lado, al no actuar en los 3 primeros km, se evita la afección en la zona más crítica en relación con este factor ambiental: el tramo I y Congosto del Ventamillo, en el que la ampliación en voladizo propuesta reduciría significativamente el estrecho espacio existente, tapando parcialmente el río y la ejecución de una nueva estructura sobre el río Ésera coexistiendo a escasos metros con el puente existente.

El estudio de impacto ambiental incluye un anejo de integración paisajística en el que se prevé la restauración geomorfológica y vegetal de todas las zonas degradadas por las obras: taludes, caminos utilizados en las obras, obras de drenaje, tratamiento de los tramos que quedarán en desuso, vertederos, etc. Por consiguiente, teniendo en cuenta las medidas previstas se considera compatible la afección del proyecto sobre este factor ambiental.

5. Condiciones de protección ambiental específicas

Tras el análisis de las medidas incorporadas en el estudio de impacto ambiental, los informes recibidos de las administraciones ambientales implicadas y la información complementaria recibida, se establecen las siguientes condiciones al proyecto:

5.1 Solución de trazado. La alternativa sobre la que se emite la presente declaración de impacto ambiental es la solución 1(bis) con las modificaciones y ajustes de trazado incorporados en la documentación complementaria aportada por el promotor con fechas 27 de septiembre de 2012 y 24 de septiembre de 2013. Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o posteriores modificados de este, en su diseño en planta, alzado, técnicas constructivas (de los tramos en voladizo y túneles), etc, se considerará como una modificación de proyecto a los efectos de aplicación de la normativa de evaluación de impacto ambiental.

5.2 Medidas específicas de protección a la vegetación. Se realizará un jalonamiento estricto de todo el perímetro de obra, de todos los viales de obra y caminos transitados por la maquinaria y de cualquier tipo de superficie auxiliar, especialmente las zonas con presencia de hábitat de interés comunitario. Se colocarán protectores en los troncos de los ejemplares arbóreos cercanos y se evitará cualquier acción que pueda dañarlos. No se podrán realizar acopios de tierra o materiales en zonas que puedan afectar a sus sistemas radicales.

Con carácter previo a la aprobación del proyecto constructivo se deberá redactar y remitir a la DGCEA para su aprobación un proyecto de restauración del hábitat 9180* Bosques caducifolios mixtos de laderas abruptas, desprendimientos o barrancos del *Tilio-Acerion*. La superficie a restaurar será al menos de 5 ha, e incluirá las zonas de laderas, contiguas a la carretera, con presencia de este hábitat que se verán afectadas por la construcción de la misma. El resto de superficie a restaurar se deberá localizar preferentemente en el LIC Sierra de Chía-Congosto de Seira. El proyecto de restauración deberá redactarse por técnico cualificado especialista en este tipo de hábitat. Deberá contemplar un programa de seguimiento de al menos 5 años en el que se consideren todas las actuaciones necesarias para asegurar la viabilidad de la restauración. El proyecto de restauración deberá contar con un presupuesto propio.

5.3 medidas específicas de protección a la fauna. Se establecen para las siguientes especies de aves con nidos y refugios próximos al trazado de la carretera las siguientes distancias de seguridad máximas y se fijan los siguientes periodos del año en que son más sensibles a molestias relacionadas con el tipo de obras del proyecto.

Especie	Distancia de seguridad máxima (m)	Período sensible de nidificación
Quebrantahuesos	1.000	Enero-mayo.
Alimoche	1.000	Marzo-junio.
Buitre leonado	1.000	Enero-mayo.
Águila real	1.000	Marzo-junio.
Milano real	500	Marzo-mayo.
Chova piquirroja	500	Abril-junio.

Se establecen dos zonas de exclusión temporal de obras en función de los períodos de nidificación de las especies más sensibles de aves, entre el 1 de enero y el 30 de junio, en los dos siguientes tramos del trazado:

Zona A: p.k. 5+200-p.k. 7+300.

Zona B: p.k. 10+600-p.k. 12+900.

Los puntos kilométricos son los referidos en el documento complementario de fecha de 24 de septiembre de 2013, como los correspondientes al ajuste del trazado para el órgano ambiental.

Durante el periodo de tiempo señalado, no se podrá realizar ninguna actividad de voladuras o maquinaria de obra en los tramos definidos.

Las zonas de nidificación están basadas en la información proporcionada en el mencionado documento complementario de 24 de septiembre de 2013. No obstante dado que los periodos fenológicos pueden adelantar o retrasarse según los años, y que se pueden producir cambios o desplazamientos anuales en la ubicación de los nidos o de las especies, el periodo de exclusión de obras debería reajustarse anualmente. Por ello, durante los años que se ejecuten las obras se reajustará la limitación de las zonas de exclusión en base a los datos reales de las especies.

Para ello, el promotor deberá realizar un trabajo de campo destinado a localizar la ubicación geográfica exacta de los nidos de las seis especies de aves referidas, durante la primera fase de la incubación por parte de cada pareja, o unidad reproductora para el caso del quebrantahuesos. Las fechas a llevar a cabo este trabajo varían en función de la especie:

Quebrantahuesos: 15 de diciembre a 15 de enero.

Buitre leonado: 15 de enero a 28 de febrero.

Alimoche: 15 de marzo a 15 de mayo.

Milano real: 15 de marzo a 30 de abril.

Águila real: 15 de febrero a 30 de marzo.

Chova piquirroja: 15 de marzo a 15 de mayo.

Durante el trabajo de campo se tomarán datos de manera clara y concisa de las siguientes variables:

Especie (nombre de la especie).

Código de la pareja o unidad reproductora de la especie (nombre de la especie + paraje de presencia).

Fecha inicio incubación (dd/mm/aaaa).

Coordenadas UTM (datum ETRS89) del nido regentado por la pareja o unidad reproductora. Esta información debe ser suministrada incluso si la pareja/unidad reproductora no inicia la incubación, en base a las observaciones sobre la localización de emplazamientos de nidificación frecuentados con mayor intensidad.

Para el caso del buitre leonado (especie colonial), se informará sobre las localizaciones geográficas de cada una de las parejas independientemente de que éstas ocupen el mismo punto geográfico.

De la información recabada se remitirán a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural y al órgano autonómico competente en vida silvestre los correspondientes informes con la siguiente periodicidad:

Entrega 1: 15 de enero. Este informe incluirá información para el quebrantahuesos.

Entrega 2: 30 de marzo. Este informe incluirá información para el buitre leonado y el águila real.

Entrega 3: 30 de abril. Este informe incluirá información para el alimoche, el milano real y la chova piquirroja.

Las zonas y periodos de exclusión de obras serán los definidos anteriormente. No obstante, en función de los datos obtenidos en el trabajo de campo, el promotor podrá solicitar un reajuste de los mismos a la DGCEAMN y lo pondrá en conocimiento del órgano autonómico competente. Una vez valorada y comprobada la información, la DGCEAMN comunicará al promotor la autorización para la modificación de las zonas y periodos de exclusión.

5.4 Préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. El acceso a las obras se realizará por los caminos existentes y por la franja de ocupación temporal de obras no siendo admisible la apertura de nuevos caminos de acceso.

El material de préstamo, en el caso de que fuera necesario, deberá proceder de gravera en explotación legalizada con planes de restauración aprobados. En cuanto a las zonas propuestas de vertedero se deberá realizar un estudio hidrogeológico sobre el terreno donde se asientan; no rellenar las zonas de cauces naturales de agua, y no afectar a vegetación natural.

Zonas de instalaciones: Las zonas de instalaciones en el ámbito de las obras, se limitarán al estacionamiento de la maquinaria y acopios de tierra vegetal. Para estas zonas sólo se utilizarán aquellas que se encuentren ya ocupadas por la carretera o instalaciones anejas a ésta, como tramos de carretera abandonados, plataformas existentes contiguas a la carretera, miradores u otras zonas similares, que deberán definirse justificando su idoneidad en el proyecto de construcción.

El resto de actividades que pudiesen ser necesarias como limpieza y mantenimiento de la maquinaria, acopio y tratamiento de áridos, plantas de hormigón o asfálticas, etc. se situarán fuera de espacios de la Red Natura 2.000, de áreas críticas de las especies faunísticas amenazadas de la zona mencionadas en la presente declaración, de hábitat naturales de interés comunitario, de zonas con vegetación natural y de las proximidades de cauces. En todo caso los terrenos sobre los que se asienten deberán estar convenientemente impermeabilizados, adoptando los sistemas de recogida de sustancias contaminantes al medio.

Productos de demolición del firme actual o de los posibles tramos en desuso: Los residuos generados en la demolición de estos tramos serán tratados de acuerdo con lo establecido en el Decreto 262/2006, de 27 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de la producción, posesión y gestión de los residuos de la construcción y la demolición, y del régimen jurídico del servicio público de eliminación y valorización de escombros que no procedan de obras menores de construcción y reparación domiciliar en la Comunidad Autónoma de Aragón; modificado por el Decreto 117/2009, de 23 de junio, del Gobierno de Aragón.

Los residuos de obra que no sean utilizables se retirarán a gestor autorizado, no siendo admisible la formación de nuevos vertederos.

El proyecto de construcción deberá contener un apartado de integración ambiental que contemple la restauración geomorfológica y vegetal de las zonas de vertederos, instalaciones auxiliares...etc, cuyo objetivo será reponer las superficies afectadas a su estado original. Los que se restauren como superficie de cultivo deberán reponer el suelo agrícola con una capa de tierra de cultivo fértil. Cuando el objetivo sea restaurar la vegetación se deberá extender una capa de tierra vegetal y proceder a la plantación con especies autóctonas que correspondan a las asociaciones vegetales de la zona.

5.5 Restauración ambiental de partes de la carretera actual que quedarán fuera de uso. Con la adecuación de la carretera proyectada, habrá algunos tramos o partes de la carretera actual que quedarán fuera de uso y que no deberán quedar abandonados en su estado actual.

Deberán restaurarse levantando la capa de rodadura al menos en una profundidad de 50 cm, nivelando el terreno en su caso y procediendo después a una restauración ambiental consistente en el aporte de tierra vegetal y plantaciones, mediante un tratamiento que deberá ser definido en el proyecto de construcción. También se podrán acondicionar algunos de estos tramos como zonas de estacionamiento y descanso, cuya

ubicación y tratamiento también deberán estar completamente definidos en el proyecto de construcción.

5.6 medidas específicas de protección al patrimonio cultural. Se deberán cumplir las indicaciones realizadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón relativas a las prospecciones arqueológicas y paleontológicas, de 28 de enero de 2011 y 23 de marzo de 2011, respectivamente.

En materia de patrimonio paleontológico, en fase de ejecución del proyecto se deberá contar con la presencia de un técnico paleontólogo al objeto de que se mantenga la continuidad del perfil estratigráfico «Campo II» en el talud de la carretera resultante y se asegure de la correcta ubicación de los vertederos propuestos.

En materia de patrimonio cultural se realizará lo siguiente:

Documentar de forma exhaustiva los elementos n.º 1 y 4 del informe técnico del Servicio de Prevención y Protección del Patrimonio Cultural.

Señalar mediante balizamiento durante toda la ejecución de obras todos los restos de puentes que se encuentran donde se van a realizar obras, y el elemento n.º 7.

Control y seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras.

De acuerdo con la Ley 3/1999, de 10 de marzo, de Patrimonio Cultural Aragonés, si en el transcurso de las obras, se produjera cualquier hallazgo integrante del patrimonio cultural deberá comunicarse de forma inmediata a la Dirección General de Patrimonio Cultural, a los efectos oportunos (artículo 69 de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés)

Cualquier variación en el trazado propuesto deberá ser objeto de prospecciones arqueológicas.

Todas las actuaciones arqueológicas se realizarán por técnico competente y se supervisarán y coordinarán por personal la Dirección General de Patrimonio Cultural.

6. *Seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan las especificaciones necesarias para el seguimiento en la fase previa durante las operaciones de replanteo, en la fase de construcción y una vez finalizadas las obras, en la fase de explotación.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se prestará especial atención al seguimiento de la calidad del medio hídrico mediante la medición de las características físico-químicas (materiales en suspensión, turbidez, temperatura, pH) y químicas (oxígeno disuelto, DBO₅, DQO, bicarbonatos, sulfatos, cloruros, etc). La toma de datos se realizará aguas arriba y aguas abajo para poder evaluar las alteraciones debidas a las obras. En caso de se detecte contaminación u otras alteraciones en la calidad de las aguas se aplicarán todas las medidas necesarias para restituir la calidad de las aguas a su estado original.

Se designará un Director Ambiental de las obras, que, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Además, el promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del

«Boletín Oficial del Estado» en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Acondicionamiento de la carretera N-260 de la frontera con Francia en Port Bou a Sabiñánigo, tramo Congosto de Ventamillo-Campo (Huesca), al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa solución 1 (bis) con ajuste de trazado, entre las DO 3+000 y 15+200 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 20 enero de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

