

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 15579** *Resolución de 20 de noviembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Mejora de la carretera de acceso a Barluenga desde la carretera de Loporzano a Vadiello, plan de restitución territorial del embalse de Montearagón (Huesca).*

Antecedentes de hecho

Con fecha 6 de mayo de 2019, tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito de la Dirección General del Agua, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Mejora de la carretera de acceso a Barluenga desde la carretera de Loporzano a Vadiello, plan de restitución territorial del embalse de Montearagón (Huesca)».

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

El proyecto comprende una de las actuaciones compensatorias contempladas en el artículo, 130 apartado 4, de la Ley de Aguas que establece que «cuando la realización de una obra hidráulica de interés general afecte de forma singular al equilibrio socioeconómico del término municipal en que se ubique, se elaborará y ejecutará un proyecto de Restitución Territorial para compensar tal afección». Este es el caso de la construcción de la presa de Montearagón, situada sobre el río Flumen aguas arriba del Castillo de Montearagón, en las proximidades del paraje conocido como cantera de Fornillos, entre cuyas actuaciones compensatorias está la del proyecto objeto de esta resolución.

El proyecto contempla las obras de ensanche, mejora del trazado en planta y alzado y del firme de la carretera de acceso al núcleo de Barluenga, en el término municipal de Loporzano, al norte de Huesca capital. Desde septiembre de 2006 en que se terminaron las obras de la presa está abierta al tráfico la comunicación entre Fornillos y Barluenga, conectando así los núcleos de la margen derecha con los de la margen izquierda y con Huesca capital, lo que ha contribuido al incremento del tráfico, y por ello resulta urgente acometer las obras de acondicionamiento de la carretera que es objeto del presente proyecto.

El promotor es la Confederación Hidrográfica del Ebro y el órgano sustantivo la Dirección General del Agua del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Con fecha 17 de mayo de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inició la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Con fecha 21 de junio de 2019 se recibió contestación del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA), en la que ponía de manifiesto la falta de un plan de restauración ecológica y paisajística, cuantificación y situación de los vertederos de tierras, así como la posible existencia de yacimientos arqueológicos o paleontológicos.

Con fecha 9 de julio de 2019 se remitió un requerimiento a los órganos superiores jerárquicos ante la falta de dos respuestas clave a las consultas realizadas, recibándose la contestación de la última de ellas con fecha 6 de agosto de 2019.

Con fecha 29 de junio de 2020 se recibe del promotor el Plan de restauración ambiental y sendas resoluciones de la D.G. de Patrimonio Cultural acerca de las prospecciones paleontológicas y arqueológicas realizadas.

Por último, con fecha 14 de agosto de 2020 se recibe del promotor un informe favorable del INAGA con relación a la situación de los vertederos.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO DE ARAGÓN. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. MINISTERIO DE FOMENTO.	No
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	Sí
D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL. SECRETARÍA GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	No
D.G. DE TRANSPORTES Y PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO, VIVIENDA Y TRANSPORTES. GOBIERNO DE ARAGÓN.	No
D.G. DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA. GOBIERNO DE ARAGÓN.	Sí
INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO RURAL Y SOSTENIBILIDAD. GOBIERNO DE ARAGÓN.	Sí
D.G. DE SOSTENIBILIDAD. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO RURAL Y SOSTENIBILIDAD. GOBIERNO DE ARAGÓN.	Sí
D.G. DE Y PATRIMONIO CULTURAL. DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE. GOBIERNO DE ARAGÓN.	Sí
D.G. DE SALUD PÚBLICA. DEPARTAMENTO DE SANIDAD. GOBIERNO DE ARAGÓN.	No
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ARAGÓN.	No
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUESCA.	No
AYUNTAMIENTO DE LOPORZANO.	Sí
WWF/ADENA.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN ARAGÓN.	No
ASOCIACIÓN DE ACCIÓN PÚBLICA PARA LA DEFENSA DEL PATRIMONIO ARAGONÉS APUDEPA.	No
FUNDACIÓN PARA LA CONSERVACIÓN DEL QUEBRANTAHUESOS.	No

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

El tramo considerado en el proyecto tiene su origen en la intersección con la carretera HU-330 de Loporzano a Vadiello, en las proximidades de Sasa de Abadiado, y termina en Barluenga, cerca de la intersección con el camino de Barluenga que comunica Fornillos y

San Julián de Banzo. Incluye la intersección con la HU-330, consistente en una bifurcación en T.

El tramo objeto del proyecto tiene una longitud de aproximadamente 2 km, cuenta con una calzada de ancho variable de entre 4 y 5 m, un trazado tortuoso con numerosas curvas de pequeño radio y un pavimento deformado y en muy mal estado.

Este proyecto contempla la mejora del trazado en planta y alzado, la renovación del firme y la señalización, entre otras.

Para el dimensionamiento del firme se ha contemplado la obtención de una explanada con 50 cm de suelo seleccionado. El firme proyectado está formado por:

- Capa de base: 30 cm de zahorra artificial.
- Capa rodadura: 6 cm de mezcla bituminosa en caliente.

No se ha planteado ninguna alternativa al proyecto, ya que por su simplicidad no admite muchas variaciones. La alternativa 0, de no realización del proyecto, se descarta desde el principio dada la necesidad de renovación de la carretera y la demanda social para ello.

b. Ubicación del proyecto:

El tramo objeto del proyecto comienza en la intersección con la carretera HU-330 de Loporzano a Vadiello, y termina cerca de la intersección con el camino de Barluenga, después de bordear este núcleo de población. Se encuentra al sur de la Sierra de Guara, íntegramente en el término municipal de Loporzano, y próximo a la ZEPA ES0000015 y al IBA Sierra y Cañones del Guara, y entre los ámbitos de protección del quebrantahuesos, del águila azor-perdicera y del cangrejo de río.

c. Características del potencial impacto:

A continuación, se exponen los potenciales impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras recogidas en el documento ambiental para su prevención o minimización.

Efectos sobre el clima y la calidad del aire.

Durante la construcción se generará un impacto leve sobre la calidad del aire provocado por la emisión gases contaminantes de la maquinaria de trabajo y del polvo que se producirá durante el trasiego de esta, que podría ser significativo durante los períodos secos.

En su informe, la Oficina Española de Cambio Climático indica que los impactos ambientales detectados se consideran despreciables, con nula exposición a amenazas, por lo que no hace ninguna aportación.

Medidas preventivas y correctoras: utilizar maquinaria que cumpla la regulación actual respecto a las emisiones de contaminantes atmosféricos, vigilar su correcto estado de mantenimiento; regar las pistas y zonas de trabajo para evitar el polvo; estabilizar los vertederos temporales con riegos o plantaciones, y reducir la velocidad de los camiones de obra y cubrirlos con lonas o toldos.

Efectos sobre el relieve.

Las acciones de movimiento de tierras, explanación y acceso de vías, durante la fase de ejecución de la obra, puede generar la disgregación del terreno y favorecer el incremento de la erosión en esta fase y posteriormente sobre la fase de explotación, si los terrenos que han sido afectados temporalmente no son restaurados.

El INAGA requirió en su primer informe un plan de restauración, integración ecológica y paisajística, en donde se detallarán las superficies, métodos y especies a emplear en la revegetación de los nuevos taludes generados, así como las medidas para evitar

degradación de los suelos y pérdida de estos por erosión y para recuperar las zonas de ocupación temporal por las obras.

El Plan de Restauración, que elaboró el promotor con fecha marzo de 2020 en respuesta a este informe del INAGA, contempla las medidas adecuadas para la recuperación de los terrenos, y prevé un vertedero para las tierras excedentes (que se cuantifican en unos 23.700 m³) sobre terrenos expropiados por la C.H. del Ebro, aguas abajo de la presa de Montearagón y muy próximos a ella.

Con esta nueva documentación el INAGA emite un informe favorable al proyecto, recordando la necesidad de la restauración ambiental del propio vertedero a utilizar después de la obra.

Por otra parte, requiere hacer un seguimiento ambiental para asegurar la correcta recuperación de los terrenos afectados, definiendo los indicadores que sean necesarios relativos a la vegetación y a los suelos, y estableciendo un periodo de vigencia no menor de 2 años.

Medidas preventivas y correctoras: ubicar los acopios de tierras alejados de los cauces de agua; restaurar los suelos o revegetar vertederos o zonas afectadas con plantaciones autóctonas.

Efectos sobre los suelos.

La construcción del firme provocará la pérdida de suelo con fines agrícolas. La intensidad del impacto dependerá fundamentalmente de la longitud del trazado y de la superficie de terrenos cultivables sobre los que se asienta. Se estima, no obstante, que el impacto total sobre la zona será bajo, ya que se aprovecha prácticamente todo el trazado antiguo, por lo que la afección a parcelas agrícolas y terrenos con matorral y pastizal será mínima. Además, la recuperación de la cañada real próxima a la zona de la obra tendría un impacto positivo sobre el uso ganadero del suelo.

Medidas preventivas y correctoras: acopiar y recuperar la tierra vegetal; descompactar las zonas de tránsito de vehículos, restaurar las zonas afectadas por las obras.

Efectos sobre la hidrografía.

Durante la ejecución de esta obra pueden ocurrir derrames de sustancias contaminantes procedentes de la maquinaria, que puedan llegar a afectar al suelo y a las aguas.

Se estima que los impactos serán pequeños, ya que no se atraviesa ningún cauce relevante y los cultivos de la zona son de secano, por lo que tampoco hay afección a acequias. En todo caso la obra podría modificar escorrentías y drenajes naturales, de poca importancia y solo en el tramo afectado, que acaben en la red fluvial.

Medidas preventivas y correctoras: evitar acopios provisionales en los puntos de circulación de aguas; colocar barreras de sedimentos, balsas de filtrado, etc.; habilitar áreas impermeabilizadas para el eventual mantenimiento de la maquinaria, la recogida y la posterior gestión de los residuos generados.

Efectos sobre la flora y vegetación.

El trazado estudiado puede afectar sobre vegetación característica de la zona de forma permanente, y de manera temporal por la emisión de polvo, partículas, GEI, etc. durante el periodo de ejecución de la obra.

La mejora de la vía afectaría a las zonas colindantes a la misma, principalmente constituidas por cultivo de secano tipo arbóreo (almendro y olivo) y de cereal, y en menor medida por parcelas de monte característico de la zona (pastizal y matorral), aunque la superficie afectada es muy escasa.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón considera que se deberán tomar medidas para minimizar los riesgos de incendio, teniendo en cuenta que se trata de una zona de elevado nivel de protección.

Medidas preventivas y correctoras: jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; regar los caminos para reducir la emisión de polvo; restaurar la cubierta vegetal mediante siembras y plantaciones, y tener a disposición equipos de extinción de incendios.

Efectos sobre la fauna.

El trazado se localiza en el ámbito de protección y recuperación del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), y en el límite de los ámbitos de protección del águila azor-perdicera (*Aquila fasciata*) y del cangrejo de río común (*Austropotamobius pallipes*).

La proximidad de los núcleos de población, junto al hecho de no haberse localizado nidios en las inmediaciones y de que las zonas críticas del quebrantahuesos y del águila azor-perdicera se encuentren a más de 2 km, hace que no se produzcan afecciones importantes sobre el comportamiento de las parejas de ambas especies. Así mismo, el proyecto se encuentra fuera de la zona de presencia del cangrejo de río, ya que el punto más próximo con posible presencia de la especie es la confluencia del barranco de la Soga con el río Flumen, a unos 5 km al noroeste de Barluenga. El INAGA ha considerado en su informe que no se produce afección del proyecto sobre estas especies, siendo compatible con los planes de recuperación de estas.

Durante la explotación el impacto del ruido del tráfico sobre la fauna será mínimo dada la distancia a las áreas más sensibles.

Además, existe el riesgo de atropello de ejemplares, si bien debido a la proximidad a núcleos poblacionales se prevé que el movimiento de especies sea limitado. Al tratarse de una mejora de una vía ya existente y en uso, el impacto sobre la fauna no se incrementará respecto a la situación de partida.

Medidas preventivas y correctoras: desarrollar los trabajos que produzcan molestias a la fauna fuera de los períodos reproductivos; jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; situar las instalaciones de obra, préstamos y vertederos fuera de espacios de interés faunístico, regar los caminos para reducir la emisión de polvo.

Efectos sobre los espacios naturales.

El tramo no se encuentra sobre ningún espacio natural de especial protección, siendo el más próximo el LIC Sierra y Cañones de Guara, a 500 m del punto más septentrional de la obra, estando la ZEPA a 1,8 km y el PORN del mismo nombre a 2,4 km.

La zona de estudio se localiza dentro de los ámbitos de protección del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) y del cangrejo de río común (*Austropotamobius pallipes*), y limita con la del águila azor-perdicera (*Aquila fasciata*).

El INAGA considera que no es previsible una afección significativa sobre los espacios naturales.

Medidas preventivas y correctoras: situar las instalaciones de obra, préstamos y vertederos fuera de espacios naturales o protegidos; delimitar las zonas de circulación de maquinaria mediante el jalonamiento de caminos.

Efecto sobre el paisaje.

El movimiento de tierras y la presencia de personal de obra y maquinaria suponen una afección al paisaje del área de estudio.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón ha indicado que el promotor deberá aplicar medidas adecuadas para conservar los valores paisajísticos, desde la fase de diseño hasta la de explotación, dado que la carretera atraviesa una unidad de paisaje con calidad alta («Santa Eulalia la Mayor»).

Al realizarse el proyecto sobre el tramo de carretera existente, el impacto será menor que si hubiese una modificación del trazado. La visibilidad es media, debido a que se encuentran en las cuencas del Flumen y del Guatizalema subiendo topográficamente de cota a medida que nos desplazamos hacia el Parque Natural, por lo que el tramo afectado, como ya ocurre en la actualidad, será visible desde los puntos topográficamente más elevados.

Medidas preventivas y correctoras: situar las instalaciones de obra en zonas ya degradadas; limitar los préstamos y vertederos a zonas autorizadas o ya en explotación, hacer siembras y revegetaciones de taludes para prevenir la erosión, según el plan de restauración elaborado por el promotor y validado por el INAGA.

Efecto sobre la población.

El impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, explanación y extensión del nuevo firme. El nivel de ruido cuando se esté trabajando en las inmediaciones de Barluenga alcanzarían valores de entre 75 y 100 dB, si bien de manera limitada en el tiempo.

El proyecto supone una mejora de las condiciones de circulación por la vía y no es de esperar un gran aumento del tráfico rodado, por lo que el ruido producido por el tráfico en la fase de explotación será similar respecto a la actualidad.

Se considera que la aceptación social de la obra será positiva, ya que la población del entorno ha estado reclamando la mejora de estas carreteras, dado su mal estado actual.

Medidas preventivas y correctoras: limitar los trabajos al horario diurno; utilizar maquinaria que cumpla la reglamentación en materia de ruidos.

Efecto sobre el planeamiento urbanístico y sobre las infraestructuras.

La mejora del trazado tiene un carácter positivo sobre la red de infraestructuras de los núcleos de población por donde discurre.

Efecto sobre el patrimonio cultural.

Se conoce un yacimiento paleontológico en el área en materiales terciarios detríticos de transición continental-marítimo, del Mioceno, con registro fósil de restos de macro vertebrados.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón confirma que en el entorno de la obra existe un yacimiento paleontológico, por lo que el promotor realizó prospecciones paleontológicas que no han detectado restos de interés, por lo que informa favorablemente; no obstante, indica que en caso de aparecer alguno se deberá retirar sin necesidad de paralizar las obras.

Por otra parte, se realizaron prospecciones arqueológicas que no detectaron ningún resto de interés, por lo que la zona se considera libre de restos arqueológicos según la Ley 3/1999, de 10 de marzo, de Patrimonio Cultural Aragonés.

Si durante las obras se produjese algún hallazgo se deberá comunicar a la Dirección General de Cultura y Patrimonio para que adopte las medidas oportunas.

Medidas preventivas y correctoras: contar con un equipo arqueológico desde la fase previa a la ejecución, que realice la prospección de la zona para la retirada, catalogación y conservación del material arqueológico que pudiera localizarse.

Afección a vías pecuarias.

Hay que destacar la recuperación de la Cañada Real de Nocito, colindante con el tramo de obra próximo a Barluenga, por lo que será necesaria su restitución aprovechando tramos de la actual carretera que queden abandonados.

Medidas preventivas y correctoras: jalonar los caminos de tránsito de la maquinaria de obra; restaurar la zona afectada a su estado anterior a las obras.

Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes o catástrofes.

El documento ambiental analiza la vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes naturales y sus efectos sobre el medio ambiente, concluyendo que no genera impactos severos o críticos sobre el medio natural, siendo solo moderado sobre la fauna y flora, aunque el mayor impacto negativo se producirá sobre el patrimonio cultural, por la presencia cercana de elementos de interés.

Prescripciones ambientales.

Antes del inicio de las obras se contará con el plan de residuos aprobado por la autoridad competente, en el que se concretarán, entre otros, los destinos de los materiales de excavación, sus características y condiciones de gestión y, en su caso, los proyectos de restauración de las zonas utilizadas como vertederos.

Los proyectos de restauración de las zonas de vertedero identificarán los impactos y medidas asociadas y los periodos, especímenes y técnicas utilizados en la restauración, teniendo especial precaución en el control y erradicación de las especies exóticas invasoras, tanto las existentes en el propio vertedero como las potencialmente aportadas con los materiales a depositar. En todo caso, estos proyectos de restauración contarán con el informe favorable del organismo autonómico competente en la materia.

En las previsiones de control y seguimiento del plan de vigilancia ambiental del proyecto se incorporarán las acciones de seguimiento propias de los citados proyectos de restauración que, debido a la proliferación de las especies vegetales invasoras en la zona, aunque a expensas de lo que determine la autoridad competente, no debería tener una duración inferior a 5 años.

Se contará con un plan de prevención de incendios antes de comenzar los trabajos.

Fundamentos de Derecho

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

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

El proyecto «Mejora de la carretera de acceso a Barluenga desde la carretera de Loporzano a Vadiello, plan de restitución territorial del embalse de Montearagón» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c), ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Mejora de la carretera de acceso a Barluenga desde la carretera de Loporzano a Vadiello, plan de restitución territorial del embalse de Montearagón (Huesca)» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 20 de noviembre de 2020.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

