

no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 24 de enero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

4353 *RESOLUCIÓN de 31 de enero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto carretera N-420 (N-211), de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Variante de Alcorisa, promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. *Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El objeto del proyecto es seleccionar el trazado más recomendable para la construcción de la variante de la actual carretera N-420, que evite la travesía por el municipio de Alcorisa (Teruel).

Se justifica por el aumento del nivel de servicio de la N-420, en la actualidad constituye una travesía peligrosa, dada su estrechez y sinuosidad, el riesgo de accidentes es alto.

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

2. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—El proyecto está incluido en el anexo II, Grupo 9 «Otros proyectos», apartado K «cualquier cambio o ampliación de proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente» del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

La tramitación comenzó el 1 de febrero de 1991, con la recepción de la Orden de Estudio y croquis de situación de la actuación propuesta. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas el 8 de febrero de 1991, establecido en el artículo 13 del RDL mencionado, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. El resultado de las contestaciones a las consultas, según el artículo 14, se remitió al promotor el 28 de mayo de 1991.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 12 de octubre de 2004 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Teruel de 5 de octubre de 2004. Con fecha 19 de noviembre de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunica al promotor que se deben tener en cuenta la nueva Legislación Ambiental, como son: la Directiva Hábitats y las transposiciones a la Legislación Nacional de las nuevas Disposiciones en materia ambiental de la Legislación Europea, actualizando el contenido e información del Proyecto.

Con fecha 23 de enero de 2006 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Estudio de Impacto Ambiental y resultado de la Información Pública.

Para completar el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, solicitó información adicional, con fecha 2 de marzo de 2006, a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que ésta ha ido contestando escalonadamente, finalizando con una visita conjunta a la zona del proyecto el día 30 de octubre de 2006.

3. *Descripción del proyecto.*—El proyecto, en fase de Estudio Informativo, presenta cuatro alternativas agrupadas en dos conjuntos: Norte y Sur. La opción Norte la constituyen tres alternativas, de las cuales se eliminaron dos al encontrarse cerca del núcleo urbano de Alcorisa, afectar zonas urbanas o industriales, y requerir además túneles y grandes movimientos de tierra.

En las dos restantes alternativas, Norte y Sur, a debatir, se proyecta una calzada de dos carriles de 3,50 m de ancho, con arcenes de 1,50 m. La pendiente máxima proyectada de la rasante es del 4,83% para la alternativa Norte, y del 5% para la Sur. La nueva calzada tendrá limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

La alternativa Norte tiene una longitud de 5.900 m; viene condicionada por las terrazas fluviales del río Guadalopillo y acaba cruzándole en su tramo final por medio de un viaducto de 300 m de longitud y 11 m de anchura, con 16 m de altura máxima. Su trazado origina un desmonte y terraplén máximos de 24 y 12 m.

La alternativa Sur tiene una longitud de 4.610 m; para salvar el río Guadalopillo se proyecta un viaducto de 210 metros de longitud y 14,50 metros de anchura, con 18 m de altura máxima. También intercepta otras 10 cuencas de menor entidad y según el Estudio de Impacto Ambiental, se proyectan siete obras de drenaje, de longitudes comprendidas entre los 12 y los 52 metros de longitud. Su trazado en alzado, origina importantes movimientos de tierras, siendo las alturas mayores en terraplén de 18,00 metros y en desmonte de 26,50.

El trazado de las variantes Norte y Sur, se puede apreciar en el croquis que se adjunta.

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—La actuación se localiza en la Comunidad Autónoma de Aragón, dentro de la provincia de Teruel. El municipio de Alcorisa se encuentra situado a ambos lados de la carretera N-420, en la margen derecha del río Guadalopillo; aguas arriba y próximo a la zona se encuentra el embalse de Gallipué, cuyos desagües condicionan el caudal del río Guadalopillo a su paso por la zona del proyecto.

La morfología del terreno es compleja, con sucesivas alineaciones de elevaciones definidas por anticlinales y cabalgamientos, que determinan valles paralelos. Como describe el Servicio Regional de Protección del Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón: «la calidad paisajística es alta, por la energía del relieve, el cromatismo de los cortados rocosos en contraste con el matorral y la presencia del bosque de pino carrasco». Una parte del territorio que cruzan las Alternativas Norte y Sur, es calificado como Monte de Utilidad Pública.

Al sur de Alcorisa, precisamente desde el origen de la alternativa Sur, nada más cruzar el río Guadalopillo, y a lo largo de la traza de la misma, el relieve es muy accidentado salvo en su tramo final, como característica general presenta sucesivos barrancos incidentes sobre los conglomerados rocosos que, en la parte alta de las vertientes, originan un relieve vertical, sobre ellos se sitúan las ermitas de San Juan y del Santo Sepulcro, y el Monte del Calvario, relativamente cerca de la traza. Las laderas están ocupadas por un matorral tupido de romero, lavanda y genista.

Según el anejo Geológico-Geotécnico del Estudio Informativo, el tramo del mayor desmonte de la traza de la alternativa Sur, se sitúa posterior a la estructura inicial que salva el río Guadalopillo, a unos 330 m del origen, y que se extiende hasta el p.k. 1+400, la obra se realiza dentro de las calizas cretácicas, siendo este, un material que por el buzamiento que presenta la capa, que es casi vertical, y permaneciendo la traza paralela en la dirección de los estratos calcáreos puede dar problemas de pandeos y vuelcos de estratos e incluso de deslizamientos a favor de discontinuidades. Por otra parte, dentro del tramo descrito entre los ppkk 0+920 y 1+150, habrá que utilizar voladura para la excavación de materiales argilíficos existentes.

Al norte de Alcorisa, el relieve es más suave, con matorral menos denso. Las laderas del monte de San Cristóbal están surcadas por pequeños barrancos mucho menos incidentes que los de la zona Sur, no aparecen cortados rocosos, hay pocos cultivos, siendo de cereal y olivos. En consecuencia, desde el punto de vista ambiental la zona Norte de Alcorisa presenta condiciones más favorables para el diseño de la traza, con desmontes y terraplenes de menor envergadura, y no afectar a zonas de valor natural o paisajístico, según informa el servicio Regional de Protección del Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón.

Respecto a la fauna, son frecuentes las aves de matorral mediterráneo y las rupícolas que anidan en los frecuentes cortados de la zona. A destacar como visitantes asiduos: Alimoche, águila-azor perdicera, chova piquirroja y diversos quirópteros. Otras especies frecuentes son: Buitre leonado, Águila culebrera europea, y como visitantes diarios el águila real y el búho real, algunos de ellos reproductores en el paraje de Las Umbrías. No se encuentra ninguna especie catalogada «en peligro de extinción» pero sí algunas que se encuentran en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas bajo la categoría «de interés especial»: Totovía (Lullula arboorea), Tarabilla común (Saxicola torquata), Colirrojo tizón (Phoenicurus ochruros) y Buitrón (Cisticola juncidis).

La zona del proyecto se encuentra en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Cangrejo de Río Común (Austropotamobius Pallipes), según el Decreto 127/2006, de 9 de mayo, del Gobierno de Aragón; actualmente el río no alberga poblaciones de este tipo de cangrejo, sin embargo, se ha detectado la presencia de cangrejo rojo (Procambarus Clarkii).

Respecto a la flora, en la alternativa Norte, no hay ninguna afección, excepto en su tramo final al atravesar el río Guadalopillo, afectando a bosque de galería. Respecto a la alternativa Sur, tiene esta misma afección en su origen donde atraviesa al río Guadalopillo, pero además, su traza afecta a otras especies que están incluidas en la Directiva Hábitats, como son: (5210) materiales arborecentes de Juniperus sp; (8211) pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica, y el ya mencionado (92AO) bosque de galería de Salix alba y Populus alba.

5. *Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa.*—Inicialmente se optó por cuatro posibles soluciones, de las cuales, una vez estudiadas, se formaron dos conjuntos, Norte y Sur. Dentro del

conjunto Norte se presentaron 3 soluciones posibles denominadas Opción Norte, N2 y N3. De estas tres soluciones, se eliminaron las dos últimas porque requerían la realización de túneles y grandes desmontes, quedando la Opción Norte como alternativa más favorable para realizar su estudio y comparación con una única alternativa Sur.

El cuadro de comparación sobre ambas alternativas que presenta el Estudio Informativo es el siguiente:

Opción	Longitud (km)	Volumen a Vertedero (m ³)	Superficie (m ²)
Norte	5+900	574.069	187.980
Sur	4+300	489.479	183.488

El Estudio de Impacto Ambiental selecciona la alternativa Sur como la alternativa ambientalmente más viable, atendiendo a los siguientes motivos:

La alternativa Sur se encuentra a mayor distancia de la población y, teniendo en cuenta que el crecimiento de Alcorisa tiende hacia el norte, la alternativa Norte quedaría más cerca.

La alternativa Sur tiene menor longitud y superficie de ocupación, y, a la vez, menor volumen de tierra a vertedero, por lo tanto origina menor afección a fauna y vegetación.

Pero a esta aseveración hay que puntualizar los siguientes datos, obtenidos del propio estudio Informativo.

Respecto al primer motivo, probablemente la comparación se refiere a las alternativas denominadas N-2 y N-3. La alternativa Norte elegida como comparación con la Sur, está bastante más alejada de la población de Alcorisa que la alternativa Sur, dejando una amplia extensión de terreno para su expansión. Por otra parte, la Alternativa Sur se acerca mucho a puntos de la población, y en particular a la plaza de toros y al Cerro del Calvario.

Respecto al segundo motivo, sólo con los datos que se mencionan no se puede llegar a la conclusión que hay menos afección a fauna y vegetación, teniendo en cuenta el apartado anterior n.º 4 «Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto», se deduce que ambientalmente afecta más al Medio Ambiente la alternativa Sur que la Norte, además, analizando el Estudio Informativo, se obtiene que:

En la alternativa Sur existen hábitat a proteger, que no hay en la alternativa Norte.

La excavación en Desmonte, en la alternativa Norte son: 774.885 m³, en una longitud de 5,9 km, contra 807.632 m³ en la Sur, en 4,3 km, que representa un 4,3 % más de desmonte en la alternativa Sur; siendo su longitud el 73% más corta.

El terraplén necesario en la alternativa Sur son de 395.954 m³, contra 167.469 m³ en la Norte, que representa un 136 % más de terraplén en la alternativa Sur.

No obstante, ambientalmente la importancia está en el enorme desfiladero artificial que se origina en el principio de la alternativa Sur de donde sale el desvío hacia el centro urbano de Alcorisa, con una altura máxima a alcanzar de 26,5 m, en un terreno proclive a desmoronarse, lo que representa un atentado irreparable al paisaje.

Después de lo anteriormente explicitado, se llega a la conclusión que la traza de la alternativa Norte presenta condiciones más favorables para el medio ambiente, ya que originará desmontes y terraplenes de menor envergadura que permitirá adaptarse mejor al terreno con bastante menor afección al paisaje, y además afectará en grado menor a la flora y fauna, como también indica el informe emitido por el Servicio Regional de Protección del Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón.

6. *Fase de consultas previas.*—Durante el periodo de consultas previas se solicitó la opinión respecto al Estudio Informativo, a los siguientes organismos e instituciones:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Aragón	—
Diputación General de Aragón	X
Diputación Provincial de Teruel	X
D. G Urbanismo, Arquitectura y Vivienda	—
D. G. Biodiversidad	X
Dpto. Geografía, Universidad Zaragoza	—
Facultad Veterinaria, Universidad de Zaragoza	—
C. Reg., Investig. y Desarrollo del Ebro	—
ANSAR (Asoc. Naturalista de Aragón)	—
Asociación Ecologista de Zaragoza	—
Sociedad Naturalista de Medojosa	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
FAT (Federación Amigos de la Tierra)	X
ADENA (Asoc. Defensa Naturaleza)	—
Ayuntamiento de Alcorisa	—
Gobierno Civil de Teruel	X
OTUS Ateneo (Ornitólogos Turolenses)	—

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

Según opinión del Servicio Regional de Protección del Medio Ambiente del Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes de la Diputación General de Aragón, desde el punto de vista ambiental la zona Norte de Alcorisa presenta condiciones más favorables para el diseño de la traza, el relieve es suave, lo cual origina desmontes y terraplenes de menor envergadura sin afectar a zonas de valor natural o paisajístico, añadiendo que al Sur el relieve es muy accidentado salvo hacia el Este.

El Gobierno Civil de Teruel plantea: 1. Considerar la interferencia con los enclaves arqueológicos de La Atalaya y El Royal. 2. Respetar las construcciones del Calvario y la Ermita de San Juan. 3. Las zonas arboladas de repoblación reciente se restituirán por nuevas plantaciones; pero se deberán respetar en lo posible las antiguas.

El Laboratorio de Medio Ambiente de la Diputación Provincial de Teruel estudió los vientos de la zona, extrapolando con datos de la torre meteorológica ubicada en la Central Térmica «Teruel» en la población de Andorra, y determinó que la alternativa con menor impacto sería la Sur. También indica que es necesario localizar y fijar escombreras y vertederos de residuos, así como graveras y zonas de préstamos, restaurándolos al finalizar las obras de acuerdo con su entorno, debiéndose atender y solucionar los posibles desprendimientos de roca calcárea, frecuentes en la zona.

Además, se obtuvieron los siguientes datos de carácter ambiental:

El Servicio Provincial de Industria, Comercio y Turismo, del Departamento de Economía, Hacienda y Fomento de la Diputación General de Aragón, comunica que la alternativa Norte se encuentra afectada por el P.I. Aragón Fracción 1.ª, n.º 5.912, Sec. D) carbón y la zona de reserva «El Tremedal», Sec. D), ambos vigentes. Y la alternativa Sur se encuentra afectada por el P.I. Aragón Fracción 1.ª, Sec. D), carbón (vigente) y el P.E. Sagitario n.º 2.813, Sec. C), (caducado y pendiente de concurso público).

El Servicio de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación y Cultura de la Diputación General de Aragón informa que la alternativa Sur afecta a dos yacimientos arqueológicos «El Royal» y «La Atalaya», y se debe realizar la prospección paleontológica de lo mismos previa al comienzo de obras.

El Seminario de Arqueología y Etnología Turolense de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de Teruel prospectó una franja entre 20 y 30 m, siguiendo el trazado de la alternativa Sur, confirmando que afectaba a los dos yacimientos mencionados «La Atalaya» y «El Royal». Añade que no se pudieron prospectar los lugares de extracción de áridos por no estar reflejados en los planos.

El Ayuntamiento de Alcorisa considera la alternativa Sur más conveniente por las siguientes razones: 1. Produce menor afección agrícola, y 2. No afectará a la extensión del pueblo hacia el Norte, como está indicado en las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal.

7. *Principales alegaciones durante la información pública.*—Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 13 alegaciones.

Las principales consideraciones ambientales que se encuentran en dichas alegaciones son las siguientes:

El Servicio de Control del Dominio Público Hidráulico de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Ebro, considera adecuadas las actuaciones indicadas en el Estudio Informativo con las siguientes puntualizaciones:

La documentación presentada no incluye un estudio hidráulico concreto para cada una de las obras de drenaje en el que se determinen los caudales evacuados, calados y velocidades del agua.

Indica que el diseño de las obras de drenaje transversal relacionados con cauces de corriente continua y discontinua se debe realizar para caudales con periodos de retorno de 100 años mínimo y preferiblemente de 500 años. En las obras lineales de nuevo trazado las estructuras en cauce diseñadas para salvar corrientes continuas se utilizará la avenida de período de retorno de 500 años. También indica que no se han estimado los caudales del río Guadalopillo para los diferentes periodos de retorno ni se ha analizado la influencia de los viaductos en el comportamiento de la corriente.

El ayuntamiento de Alcorisa considera necesario plantear soluciones a posibles desprendimientos en taludes, protegiendo con manto vegetal, especialmente frente al monte Calvario por la trascendencia que tiene para Alcorisa el «Drama de la Cruz», que se escenifica en el mismo. Por otra parte, resalta que la alternativa Sur seleccionada atraviesa al menos 11 barrancos, algunos de ellos importantes y en los planos únicamente aparecen 7 pequeñas obras de fábrica; por otra parte, ya que la salida de las aguas se dirige hacia el núcleo urbano, indica que puede producirse concentración de caudales y las infraestructuras urbanas existentes no asumirlas.

Además, el Ayuntamiento, respecto a afecciones a servicios y servidumbres, considera que en el Estudio Informativo no están suficientemente definidas distintas posibles afecciones como: 1. Al Dominio Público Hidráulico del río Guadalopillo. 2. A la red municipal de abastecimiento de agua, y 3. A varios caminos agrícolas, forestales, de vías pecuarias, senderismo del Maestrazgo, acequias de riego y acceso al polígono ganadero.

Otras diferentes alegaciones indican que se debe actualizar la cartografía, pues, faltan obras realizadas últimamente como: el Polígono Ganadero, la Plaza de toros, el Vertedero, y el Punto Limpio. También, consideran que debe tenerse en cuenta el estado y perspectivas del nuevo Planeamiento (P.G.O.U.), en su día, Normas Subsidiarias. También se solicitan pasos de ganado.

8. *Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales.*—Con fecha 2 de marzo de 2006, se solicitó al promotor actualizar algunos datos del estudio de impacto ambiental, en particular: la revisión del caudal de avenidas requerido por la Confederación Hidrográfica del Ebro, informe del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón sobre las alternativas seleccionadas, e información concreta sobre los yacimientos arqueológicos existentes en la traza de la alternativa Sur.

Con fecha 28 de septiembre de 2006, el Promotor remite un informe del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, que considera la actuación que propone el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto en su globalidad: su localización, la catalogación del terreno, las características del medio, y sus efectos, apuntando que el Estudio, propone medidas correctoras de carácter genérico, que son, más bien, meras recomendaciones, y que, por lo tanto, deberán ser concretadas en fases posteriores del Proyecto. No obstante, resuelve con un Informe favorable en el que solo hace mención a la ausencia de impactos sobre el cangrejo de río común, siempre y cuando se cumpla el condicionado que propone: «que se definan las medidas correctoras destinadas a evitar la alteración de la calidad de las aguas y de los fondos del río por vertidos y sólidos en suspensión en fases posteriores del Proyecto».

El Informe del INAGA también señala en los efectos, que el Estudio de Impacto Ambiental no valora el efecto de posibles vertederos para el excedente de material de excavación, ni posibles préstamos. También indica, que las variantes propuestas cruzan el río Guadalopillo, y aunque no afectan de forma directa a poblaciones de cangrejo de río común, es necesario evitar la alteración y degradación de su hábitat, ya que se encuentran en el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del cangrejo de río común según establece el Decreto 127/2006, del Gobierno de Aragón.

9. *Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas correctoras.*—Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el Estudio de Impacto Ambiental, redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el Promotor, y las alegaciones realizadas durante la información pública, y los diversos informes recibidos. A continuación, se indican los elementos clave del proceso para las dos alternativas.

Hidrología: Durante la fase de construcción pueden darse dos tipos de impactos sobre las aguas superficiales: alteración de las condiciones de drenaje y contaminación, producida bien por sólidos en suspensión procedentes de las excavaciones hechas por las obras, o bien indirectamente por el lavado de las aguas de lluvia sobre el conjunto general de las obras.

Para minimizar el riesgo de impactos sobre las aguas superficiales, se han diseñado obras de drenaje transversal.

El Estudio de Impacto Ambiental ha realizado un estudio hidrológico de los cursos interceptados; con los caudales obtenidos y la longitud de las obras previstas se han proyectado tubos de 2 m de diámetro, en número de 8 en la alternativa Norte y 7 en la Sur. La escorrentía superficial será recogida y evacuada por cunetas longitudinales que, al mismo tiempo, recogerán y evacuarán los márgenes de la carretera. Durante la fase de construcción, las aguas de escorrentía de lluvia sobre tierras removidas se recogerán en balsas de decantación antes de incorporarlas a los cursos naturales.

Según informe de la Confederación Hidrográfica del Ebro, remitido por el promotor con fecha 22 de junio de 2006, el caudal punta saliente del

aliviadero de la presa de Gallipué, para un período de retorno de 500 años, es de 281,08 m³/s. El promotor, con este dato, estima un caudal en torno a 300 m³/s, señalando, que las dos alternativas Norte y Sur, consideradas en el Estudio Informativo, contemplan una estructura importante para salvar el río; y que lo amplio de la solución planteada no deja dudas sobre la mínima afección al régimen del río.

Patrimonio Histórico: Según el informe arqueológico del Departamento de Educación y Cultura de la Diputación General de Aragón, y atendiendo a los datos existentes en la Carta Arqueológica de Aragón, se observa la afección a los siguientes yacimientos arqueológicos: la traza de la alternativa Sur seleccionada por la Dirección General de Carreteras afectaría directamente a dos yacimientos, la Atalaya y el Royal; la traza de la alternativa Norte pasa a cierta distancia del yacimiento de las Vales Altas, sin afectarlo directamente.

En el Estudio de Impacto Ambiental se definen las siguientes medidas:

Antes de comenzar las obras, y de acuerdo con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Diputación General de Aragón, se comprobarán las zonas arqueológicas que posiblemente sean afectadas por las trazas, con objeto de confirmar su existencia. Durante la fase de remoción del terreno se llevará a cabo un control arqueológico en la zona que afecte la traza de la variante elegida.

Igualmente, se prospectarán las zonas de extracción y vertido de tierras.

Si fruto de las prospecciones aparecieran yacimientos arqueológicos se determinará su interés y afección, adoptando medidas concretas para su documentación y protección.

Todas las actuaciones en materia de arqueología deberán ser realizadas por personal técnico adecuado, siendo coordinadas y supervisadas por los servicios técnicos del Departamento de Educación y Cultura.

10. *Condiciones de protección ambiental específicas.*—Teniendo en cuenta lo expuesto en los puntos anteriores, esta declaración de impacto ambiental se decanta por la alternativa Norte, por las razones de ejercer menor impacto ambiental y menor afección sobre la flora y la fauna.

En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación, se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

Previo al comienzo de las obras, se presentará una propuesta de zonas de préstamos, vertederos y zonas auxiliares, indicándose los criterios ambientales de exclusión y cartografía a escala apropiada.

El trazado definitivo se ajustará en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Diputación General de Aragón, de forma que se minimice la afección a los yacimientos denominados «La Atalaya» y «El Royal», afectados por la alternativa Sur de forma directa, y a Las Vales Altas de forma indirecta por la Alternativa Norte. Para lo cual, se deberá hacer una prospección al 100% del territorio afectado, definiendo a la vez con los resultados de la misma los criterios y protocolos de actuación del Proyecto y en caso necesario cambiar el trazado en las zonas conflictivas.

Se repoblará una superficie doble a la ocupada por la carretera, en el emplazamiento que considere necesario o conveniente el Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón.

11. *Especificaciones para el seguimiento.*—El plan de vigilancia ambiental tiene como principales objetivos asegurar las condiciones de operación de acuerdo con lo establecido en el estudio de impacto ambiental, y controlar los efectos no anticipados por medio de una modificación de las medidas correctoras.

Se establecerán una serie de seguimientos tanto en la fase de obras como en la fase de explotación.

Programa de vigilancia ambiental: Fase de obra:

Durante la fase de obra se comprobará la correcta ubicación de las instalaciones auxiliares, préstamos y escombreras. También se comprobará la disposición y funcionamiento correctos de los sistemas de contención, así como de los sistemas de recogida de residuos tóxicos o peligrosos.

Se realizará un seguimiento de la calidad de los controles arqueológico y paleontológico, así como de la eficacia y calidad de los levantamientos de urgencia que pudieran surgir.

Se comprobará el mantenimiento del jalonamiento en buen estado y, por otro lado, el estado de conservación de los elementos protegidos.

Se llevará a cabo un seguimiento de las tareas de la revegetación.

Programa de vigilancia ambiental: Fase de explotación

Se realizará un seguimiento del grado de estabilización de los taludes.

Se comprobará la eficacia de las obras de drenaje.

Se llevará a cabo un seguimiento del desarrollo de las siembras y plantaciones utilizadas en la recuperación ambiental e integración paisajística.

Se controlará la eficacia de los pasos que se hayan incluido en la variante.

Además, el Promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la DIA.

12. *Conclusiones.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 30 de enero de 2007, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Ctra. N-420 (N-211) de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Variante de Alcorisa» concluyendo que la Alternativa Norte afecta menos desde el punto de vista ambiental que la Alternativa Sur propuesta por el Promotor, según se deduce de los puntos desarrollados anteriormente. Por tanto, se confirma a la Alternativa Norte más compatible con el medio ambiente por no observarse en su realización, impactos adversos significativos, eligiéndola como mejor opción desde el punto de vista ambiental, siempre y

cuando se lleven a cabo los controles y medidas correctoras propuestas por el Promotor, así como cumpliendo las condiciones generales y específicas establecidas en los apartados correspondientes de esta declaración, y siguiendo el plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 31 de enero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

VARIANTE DE ALCORISA (TERUEL)

