

Común, se requerirá a la Junta Arbitral que la hubiera formulado para que, en un plazo no superior a diez días, subsane las deficiencias u omisiones advertidas, con apercibimiento de que, si así no lo hiciese se entenderá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 42 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Quinto. *Criterios de Valoración.*

1. Conforme a lo previsto en el artículo 5 de la Orden de bases reguladoras un cuarenta por ciento de los créditos afectados a «Ayudas a la gestión de Juntas Arbitrales adscritas a Administraciones Autonómicas» y a «Ayudas a la gestión de las Juntas Arbitrales adscritas a Administraciones Locales», en los Presupuestos Generales del Estado se repartirán de forma lineal, respectivamente entre las indicadas Juntas Arbitrales de ámbito autonómico o local, que presenten solicitudes.

2. La adjudicación del sesenta por ciento de estos créditos presupuestarios se realizará, conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Orden de bases reguladoras, atendiendo a los siguientes criterios:

- a) Número de solicitudes de arbitraje recibidas: 30%.
- b) Número de laudos emitidos: 30%.
- c) Número de mediaciones efectuadas, previa solicitud de arbitraje: 15%.
- d) Ofertas Públicas de Sometimiento en vigor efectuadas a través de esa Junta Arbitral: 15%.
- e) Cantidades abonadas a miembros de los Colegios Arbitrales que hayan intervenido en los procedimientos seguidos: 10%.

3. Para llevar a cabo este reparto se tendrán en cuenta la totalidad de solicitudes de arbitraje recibidas, laudos emitidos, mediaciones efectuadas, ofertas públicas de sometimiento al arbitraje de empresas y profesionales y cantidades abonadas a árbitros, de forma diferenciada en las Juntas Arbitrales adscritas a Administraciones Autonómicas y a Administraciones Locales. El reparto se efectuará en función de la mayor participación de cada Junta en el total de cada uno de los criterios establecidos, siempre dentro de los créditos establecidos para cada grupo de Juntas Arbitrales, en los Presupuestos Generales del Estado para 2008.

4. Para la consideración de los criterios a los que se refiere el apartado 2 se tendrán en cuenta los datos referentes a la actividad de la Junta Arbitral que figuren en la Memoria a la que se refiera el dispositivo cuarto, 1.c), que habrá de coincidir con los datos remitidos al Instituto Nacional de Consumo en cumplimiento de los Convenios de Constitución de las respectivas Juntas Arbitrales. En caso de discrepancia, la Comisión de Valoración tendrá en cuenta estos últimos.

5. Si alguna de las Juntas Arbitrales señaladas en los anexos I y II de la Orden SCO/3703/2005, modificada por la Orden SCO/2237/2006, no concurriera a la convocatoria o incumpliera los requisitos exigidos, el excedente de crédito disponible, se repartirá en la forma señalada anteriormente entre las beneficiarias, atendiendo a la distribución de crédito establecido en el Dispositivo Tercero de esta resolución.

Sexto. *Tramitación y resolución.*—Se efectuará de acuerdo con lo señalado en el Artículo 7 de la Orden de Bases reguladora.

Séptimo. *Recursos.*

1. La resolución del procedimiento de concesión de ayudas que pone fin a la vía administrativa, podrá ser recurrida potestativamente en reposición o mediante la interposición de recurso contencioso-administrativo, en la forma y plazos determinados en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

2. La competencia para conocer de los recursos contencioso-administrativos corresponderá a los Juzgados Centrales de lo contencioso-administrativo, al amparo del artículo 9.c) de la Ley 29/1988, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Octavo. *Abono de las ayudas económicas otorgadas.*—El abono de la subvención se efectuará una vez concedida y notificada tal concesión en un solo pago, previa acreditación de que el beneficiario se encuentra en dicha fecha al corriente de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social o de encontrarse en su caso exonerado de tal obligación.

Noveno. *Plazo y forma de justificación de la subvención.*—Las Juntas Arbitrales aportarán justificación de la subvención recibida en forma de cuenta justificativa con aportación de justificantes de pago de conformidad con lo dispuesto en el artículo 72 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Con anterioridad al 31 de marzo de 2009, deberán presentar la siguiente documentación:

- a) Una memoria de actuación en el que conste el cumplimiento de las condiciones impuestas en la concesión de la subvención junto con la

descripción de las actividades o gastos que han sido objeto de subvención.

- b) Una memoria económica justificativa del coste de las actividades realizadas cuyo contenido será el previsto en el artículo 72.2 del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

No obstante y conforme a lo previsto en el artículo 10 de la orden de bases reguladoras, las facturas o documentos de valor probatorio a que se refiere el citado artículo 72.2, letra b), podrán sustituirse por certificación de los interventores u órganos administrativos que según lo previsto en una norma, asuman la intervención y control del gasto o pagos realizados en las Administraciones a las que están adscritas las Juntas Arbitrales.

Si el gasto efectivamente realizado o justificado, fuese inferior a la subvención concedida, ésta se reducirá a idéntica cantidad, no pudiendo la subvención superar el gasto realizado, por lo que, en su caso procederá el reintegro al Tesoro Público.

Décimo. *Reintegro de la concesión.*—De acuerdo con lo establecido en artículo 13 de la orden de bases reguladora, procederá el reintegro en los supuestos previstos en los artículos 36 y 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. El procedimiento se efectuará según lo establecido en el capítulo II de esta misma Ley y el Título III del Real Decreto 887/2006, de 21 de julio por el que se aprueba el Reglamento que la desarrolla.

Undécimo. *Normativa general aplicable.*—Además de lo dispuesto en esta resolución, esta convocatoria de ayudas se regirá por la Orden SCO/3703/2005 de 25 de noviembre, modificada por la Orden SCO/2237/2006, por la que se establecen las bases reguladoras de la concesión de subvenciones para el fomento de actividades de las Juntas Arbitrales de Consumo; la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones; el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio por el que se aprueba el Reglamento que la desarrolla; la Ley 30/92, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en su redacción dada por la Ley 4/1999, y demás normas que resulten de aplicación.

Duodécimo. *Eficacia.*—La presente resolución surtirá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 26 de diciembre de 2007.—La Presidenta del Instituto Nacional del Consumo, Consuelo Sánchez Naranjo.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

1536

RESOLUCIÓN de 26 de diciembre 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 del estudio informativo «Carretera N-330 de Levante a Francia por Aragón, tramo Jaca-Canfranc».

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del Grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

1. Información del proyecto

Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

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

El objeto del estudio informativo responde a la construcción de una carretera convencional con control de accesos en el tramo comprendido entre Jaca y Canfranc Estación, aprovechando en la medida de lo posible la carretera N-330 y añadiendo las circunvalaciones necesarias en las poblaciones anexas. La finalidad que se propone consiste en un incremento de la permeabilidad viaria a través de los Pirineos.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes incluye la construcción de una vía de conexión Huesca (Nuevo) - Sabiñánigo - Jaca - Somport, siguiendo el corredor de la N-330. Inicialmente, el trazado propuesto para el tramo entre Jaca y el túnel de Somport correspondía a una autovía, sin embargo, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento rectifica la orden de estudio, de forma que se cambia la clase a carretera convencional, el 21 de noviembre de 2005.

El ámbito de actuación comprende el valle del río Aragón, en la zona comprendida entre Jaca (norte) y Canfranc Estación (inmediaciones del túnel carretero de Somport), en la provincia de Huesca, Comunidad Autónoma de Aragón, y afecta a los términos municipales de Jaca, Castiello de Jaca, Villanúa y Canfranc.

El trazado tiene su inicio en el término municipal de Jaca (p.k. 0+000), en el enlace de norte de Jaca de la autovía Huesca-Pamplona, siguiendo el trazado de la N-330; y finaliza en el p.k. 18+377, cerca del núcleo de Canfranc Estación, a partir del cual se une al corredor actual de la N-330. La longitud del tramo objeto es de 18.377 metros y corresponde a una carretera convencional con velocidad de diseño de 80 km/h, un ancho de calzada de 7 metros y 1,5 metros de arcén, y un radio mínimo de 265 metros.

Para la definición de alternativas, en el estudio de impacto ambiental se ha dividido el tramo de actuación en 4 alternativas globales compuestas por tramos que, a su vez, se dividen en opciones de trazado. En la tabla siguiente se expone la composición de cada uno de los tramos y su longitud:

| Tramos | Opciones | Características principales |
|----------|---------------------|--|
| Tramo 1. | Opción 1-Tramo 1.1. | T.M. de Jaca/Longitud=2.435 m/Enlaces=1. Superficie ocupada=43.958 m ² . Desmante=56.615 m ³ /Terraplén=31.490 m ³ . |
| | Opción 2-Tramo 1.2. | T.M. de Jaca/Longitud=2.467 m/Enlaces=1. Superficie ocupada=44.175 m ² . Desmante=31.429 m ³ /Terraplén=82.977 m ³ . |
| Tramo 2. | - | TT.MM. de Jaca y Castiello de Jaca/Longitud=3.565 m. Enlaces=1/Superficie ocupada=75.888 m ² . Desmante=314.510 m ³ /Terraplén=58.073 m ³ . |
| Tramo 3. | Opción 1-Tramo 3.1. | TT.MM. de Castiello de Jaca y Villanúa/Longitud=3.790 m Enlaces=3/Superficie ocupada=78.652 m ² . Desmante=68.787 m ³ /Terraplén=182.580 m ³ . |
| | Opción 2-Tramo 3.2. | TT.MM. de Castiello de Jaca y Villanúa/Longitud=3.559 m Enlaces=1/Superficie ocupada=78.904 m ² . Desmante=95.533 m ³ /Terraplén=167.775 m ³ . |
| Tramo 4. | - | TT.MM de Villanúa y Canfranc/Longitud=8.587 m. Enlaces=3/Superficie ocupada: 178.384 m ² . Desmante=368.396 m ³ /Terraplén=253.743 m ³ . |

Las alternativas globales propuestas están formadas de la siguiente manera:

- Alternativa global 1: Tramo 1.1 + Tramo 2 + Tramo 3.1 + Tramo 4.
- Alternativa global 2: Tramo 1.2 + Tramo 2 + Tramo 3.2 + Tramo 4.
- Alternativa global 3: Tramo 1.1 + Tramo 2 + Tramo 3.2 + Tramo 4.
- Alternativa global 4: Tramo 1.2 + Tramo 2 + Tramo 3.1 + Tramo 4.

Para llevar a cabo la selección de la alternativa global que genera una menor afección ambiental entre Jaca y Canfranc, en el estudio de impacto ambiental se ha llevado a cabo un análisis multicriterio que ha determinado que la alternativa global 1 es la mejor opción desde un punto de vista ambiental, entre otros motivos por un mayor aprovechamiento de la carretera N-330 existente. Las características del trazado seleccionado se exponen a continuación:

Alternativa global 1 (seleccionada)

| | |
|--|------------------------|
| Longitud | 18.377 m |
| Ancho total ocupado por plataforma | 11,5 m |
| Velocidad de diseño | 80 km/h |
| Pasos superiores / inferiores | 10 / 4 |
| Viaductos | 2 |
| Superficie total ocupada | 376.882 m ² |
| Volumen de desmante | 808.308 m ³ |
| Volumen de terraplén | 525.886 m ³ |

El trazado comienza en el enlace de Jaca-norte discurriendo, en líneas generales, sobre la plataforma de la actual N-330. A su paso por Santa Orosia se proyecta un enlace (pp.kk. 1+103 -1+575) y se aprovecha el viaducto existente en el p.k. 2+375, sobre el río Aragón. El trazado se desvía de nuevo de la N-330 hacia el oeste en el p.k. 3+400, para llevar a cabo la variante de Castiello de Jaca, mientras que entre los pp.kk. 8+000 y 9+000, la traza se separa de nuevo de la N-330.

La calzada actual servirá hasta el enlace de Villanúa, en el p.k. 11+000, a continuación se propone la construcción de un nuevo semienlace al norte de Villanúa, en el p.k. 12+700, y un ajuste de trazado para minimizar la afección a la urbanización de «El Juncarral». Entre los pp.kk. 11+000 y 12+000, se proyecta la ejecución de un falso túnel. El trazado atraviesa de nuevo el río Aragón en el entorno del p.k. 14+000 a través de dos viaductos existentes. En el p.k. 15+800 se propone la ejecución del enlace de Canfranc sur, hasta el p.k. 16+000, punto en el cual retoma el trazado de la carretera actual hasta el p.k. 18+377, donde finaliza el corredor.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de actuación se localiza en el valle del río Aragón, un valle cerrado de gran complejidad geológica, que se caracteriza por la presencia de las Sierras Interiores y la Depresión Media, con modelado en buena parte glaciar y presencia al norte de Castiello de Jaca de morrenas laterales y terminales con valor patrimonial. Son frecuentes los depósitos aluviales y coluviales, que le confieren una cierta inestabilidad.

La red fluvial del ámbito de estudio está constituida por el río Aragón y sus afluentes. El principal acuífero regional afectado por el proyecto es la Unidad Hidrogeológica núm. 17 «Alto Aragón - Alto Gállego». Varios de sus tramos han sido propuestos como espacios de la Red Natura 2000; en la zona de actuación y atravesado por el proyecto está el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES2410021 «Curso alto del río Aragón», cuyos principales objetivos de conservación son la nutria, el desmán de los Pirineos, la madrilla («Chondrostoma toxostoma») y los hábitat 3240 saucedas alpinas con «Salix elaeagnos», 6510 prados de siega, 9340 encinares y 9240 quejigares. Relativamente próximo aguas abajo está el LIC/ZEPA ES241 «Sotos y carrizales del río Aragón», cuyos objetivos de conservación susceptibles de verse afectados por el proyecto son nutria, desmán, madrilla, y los hábitat 3230 ríos alpinos con «Myricaria germanica», 3240 saucedas alpinas con «Salix elaeagnos», 92A0 galerías de álamo y sauce blancos. También próximo pero del otro lado del valle por el que discurre el proyecto está el LIC ES2410023 «Collarada y Canal de Ip» y el LIC ES2410022 «Cuevas de Villanúa» que contiene un refugio de quirópteros. A mayor distancia se encuentran el LIC ES2410014 «Garcipollera - Selva de Villanúa», la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000277 «Collarada - Ibón de Ip», y el LIC/ZEPA ES2410003 y ES0000137 «Los Valles».

La actuación es relativamente cercana a un área crítica del quebrantahuesos («Gypaetus barbatus»), por lo que es de aplicación lo establecido en el Decreto 45/2003, de 25 de febrero, de la Diputación General de Aragón, en el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba su Plan de recuperación. Otra especie faunística con presencia reproductora en el área de estudio es el alimoche («Neophron percnopterus»).

La vegetación en las inmediaciones del río Aragón y sus afluentes se caracteriza la presencia de chopos («Populus sp.») y otras especies ribereñas («Salix sp.»). La superficie arbolada está dominada por pinos albares («Pinus sylvestris») submediterráneos y eurosiberianos, resultando destacable la existencia de un encinar («Quercus ilex ssp. rotundifolia») al norte de Villanúa, y la presencia de quejigares secos jacetanos y prepirenaicos («Quercus x cerrioides»). Los matorrales están generalmente presididos por boj («Buxus sempervirens»), aliaga («Genista scorpius») y erizo («Echinopartum horridum»). En donde el valle se ensancha son también frecuentes los prados de siega («Arrhenatherion») separados por setos y los cultivos agrícolas.

Las vías pecuarias presentes en la zona de actuación son la Cañada Real de Francia, la Cañada Real de Jaca, Cañada Real de Canfranc y la Cañada Real de Villanúa, los montes de utilidad pública presentes corresponden a los codificados como 267, 320, 239 y H0002B. Los montes de utilidad número 269, 320 y 239 se verán afectados por la ubicación de los cuatro vertederos propuestos por el promotor.

En relación al patrimonio cultural, destaca la presencia del Camino de Santiago, declarado Conjunto Histórico-Artístico por Decreto 2224/1962, de 5 de septiembre, e incluido en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO. El tramo aragonés de Jaca a Somport está identificado y delimitado mediante Resolución de 23 de septiembre de 2002, de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas.-La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha 18 de septiembre de 2003, mediante la recepción de la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto «Autovía Jaca - Somport. Tramo: Jaca - Canfranc (Huesca)».

Esta Dirección General, con fecha de 1 de diciembre de 2003, estableció un período de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se exponen a continuación, señalando con una «X» los que emitieron informe:

| Relación de consultados | |
|---|---|
| Dirección General para la Biodiversidad | - |
| Confederación Hidrográfica del Ebro | X |
| Delegación del Gobierno en Aragón | - |
| Subdelegación del Gobierno en Huesca | - |
| Diputación Provincial de Huesca | X |
| Dirección General de Infraestructuras y Servicios. Dirección de Proyectos y Coordinación de Inversiones. RENFE | X |
| Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón | X |
| Dirección General del Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón | X |
| Instituto Aragonés del Agua. Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón | - |
| Dirección General de Carreteras. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón | X |
| Dirección General de Transportes. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón | X |
| Dirección General de Energía y Minas. Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de Aragón | X |
| Dirección General de Industria y de Pequeña y Mediana Empresa. Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de Aragón | - |
| Dirección General de Producción Agraria. Departamento de Agricultura y Alimentación del Gobierno de Aragón | - |
| Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón | - |
| Instituto Geológico y Minero de España (IGME) | - |
| Cátedra de Biología. Facultad de Ciencias de la Universidad de Zaragoza | - |
| Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo del Ebro | - |
| Instituto de Economía y Producciones Ganaderas. Consejo Superior de Investigaciones Científicas de la Facultad de Veterinaria de la Universidad de Zaragoza | - |
| Instituto Pirenaico de Ecología. Consejo Superior de Investigaciones Científicas | - |
| A.D.E.N.A | - |
| Ecologistas en Acción | - |
| Federación Amigos de la Tierra (F.A.T.) | - |
| Greenpeace | - |
| S.E.O./BirdLife | - |
| Sociedad para la Conservación de los Vertebrados (S.C.V.) | - |
| Ecologistas en Acción Aragón | - |
| Fundación Ecología y Desarrollo | - |
| Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés (ADEPA) | - |
| Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR) | - |
| Colegio Oficial de Geólogos de Aragón | - |
| Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. de Aragón | - |
| Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental | X |
| Ayuntamiento de Jaca (Huesca) | X |
| Ayuntamiento de Castiello de Jaca (Huesca) | - |
| Ayuntamiento de Villanúa (Huesca) | X |
| Ayuntamiento de Canfranc (Huesca) | X |

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 2 de agosto de 2004, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental: Contaminación acústica en el entorno de las zonas habitadas, emisión de polvo, impactos sobre el ecosistema del río Aragón, encinar de la Espata, Cueva de las Güixas, estrecho de Peña Caída, riesgo de erosión y otros riesgos geológicos, impacto derivado de los préstamos, impacto sobre el Camino de Santiago, vías pecuarias y montes públicos, efectos sobre lugares de la Red Natura 2000, quebrantahuesos y otras especies protegidas (Decreto 45/1995, de 28 de marzo), efecto barrera, efectos acumulados con el ferrocarril, etc. Así como la oportunidad de reconvertir el proyecto de autovía a una mejora de la carretera actual y dotación de variantes en los pueblos para evitar el gran impacto ambiental que la construcción de una autovía produciría sobre el valle del río Aragón.

El 21 de agosto de 2006, la Dirección General de Carreteras emitió un oficio a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunicando que con fecha 21 de noviembre de 2005 se rectificó la orden de estudio del estudio informativo del proyecto «Autovía Jaca - Somport. Tramo: Jaca - Canfranc», pasando de autovía a carretera convencional, manteniendo el mismo corredor y solicitando la validez de las consultas efectuadas. El 22 de noviembre de 2006, se remite oficio al promotor comunicando que las consultas efectuadas, y por tanto del traslado de contestaciones realizado con fecha de 2 de agosto de 2004, para el estudio informativo de la carretera convencional del proyecto «N-330 de Levante a Francia por Aragón. Tramo: Jaca - Canfranc», continuaban siendo válidas.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.-La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 10 de abril de 2007, número 86, y en el Boletín Oficial de la Provincia de Huesca de 13 de abril de 2007, número 72. Con fecha 8 de septiembre de 2007 tiene entrada en el Ministerio De Medio Ambiente el expediente de información pública completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental del mismo y el resultado de la información pública.

Durante este período se han recibido un total de 18 alegaciones, procedentes de la Confederación Hidrográfica del Ebro, de la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) y de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte, todos del Gobierno de Aragón; de la Diputación Provincial de Huesca, de los Ayuntamientos de Villanúa, de Jaca y de Canfranc, así como 10 alegaciones procedentes de particulares.

La Dirección General de Patrimonio Cultural, del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón, emite un informe en el que se identifican las afecciones sobre el Camino de Santiago, el cual presenta en el tramo desde Jaca a Canfranc sectores de gran valor histórico, técnico y ambiental. Para ello se solicita la modificación e inclusión de varias medidas de actuación en el proyecto definitivo para asegurar la conservación del Camino histórico, y expresa la necesidad de que las actuaciones que supongan afección y/o reposición del Camino de Santiago requieren autorización del Director General del Patrimonio cultural, previo informe de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca. Todas las cuestiones planteadas son posteriormente aceptadas por el promotor, excepto en lo relativo a la solicitud de reposición del ramal oeste del Camino de Santiago a su paso por Canfranc, pues según señala el promotor en su informe de alegaciones en este tramo la carretera discurrirá exclusivamente por su trazado actual, sin que por ello exista posibilidad de afección a este ramal.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA), del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón hace referencia a diversos aspectos de la Red Natura 2000, Red Natural de Aragón, vías pecuarias, montes de utilidad pública, cotos de caza, vedados de pesca, planes de recuperación de especies amenazadas y otras características del medio. Considera que la Alternativa global 1 es la más favorable, y aporta una serie de condiciones de ejecución para minimizar los impactos sobre el medio natural, que son recogidos por el promotor.

La Diputación Provincial de Huesca, emite una alegación del Servicio de Obras Públicas, Cooperación y Ayuda a Municipios, en el que se defienden los intereses de los municipios afectados. Este informe está en concordancia con las alegaciones emitidas por los Ayuntamientos de Villanúa y Canfranc. Entre las modificaciones propuestas y asumidas por el promotor, se incluyen la construcción de un nuevo semienlace al norte de Villanúa, en el p.k. 12+700 de la «alternativa global 1» para posibilitar la realización de movimientos de tráfico Jaca - Canfranc, así como el ajuste de trazado para minimizar la afección a la urbanización de «El Juncarral». Por otro lado, se ha optado por el traslado hacia el oeste del corredor entre los pp.kk. 11+000 y 12+000, de tal forma que se eviten afecciones a la urbanización «La Viña», mediante la ejecución de un túnel de unos 700 metros de longitud y un mayor aprovechamiento de la carretera actual.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—Para la definición de alternativas, en el estudio de impacto ambiental se ha dividido el tramo de actuación en 4 alternativas globales compuestas por tramos que, a su vez, se dividen en opciones de trazado, tal y como se expone en el primer punto de la presente declaración.

Para llevar a cabo la selección de la alternativa global que genera una menor afección ambiental entre Jaca y Canfranc, se ha llevado a cabo un análisis multicriterio, que jerarquiza las distintas alternativas en función de su impacto sobre el medio. Los criterios en los que se basa el análisis son: afección al medio abiótico, afección al medio biótico, afección al medio perceptual y afección al medio socioeconómico. Tras este análisis, se determina que, si bien las diferencias ambientales entre las distintas alternativas no son significativas, la «Alternativa Global 1» es la mejor opción desde un punto de vista ambiental, siendo además este trazado el que aprovecha en mayor medida la carretera N-330 existente.

La alternativa finalmente elegida se apoya en la denominada «Alternativa Global 1», modificada de acuerdo con los resultados del proceso en cuatro tramos: Compactación del enlace de Santa Orosia (pk 1,103 y 1,575), cambio al trazado de la Alternativa Global 3 entre los pk 8,000 y 9,000, desplazamiento del trazado al oeste y túnel (pk 11,000 y 12,000) y nuevo semienlace en el pk 12,700.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.—Impactos sobre el patrimonio geológico, la geomorfología y el suelo: El trazado discurre por un valle que a partir del último tramo (tramo 4) es muy angosto, por lo que es necesario realizar excavaciones o terraplenes considerables, lo que implica un efecto de importancia para la zona de estudio. Aún así, los desmontes, en general, no superarán los 15-20 metros de altura, tan solo en los tramos 2 y 4 del trazado, donde se alcanzarán los 25 metros de altura máxima. Los rellenos proyectados superan raramente los 10 metros de altura.

El movimiento de tierras, los préstamos y vertederos y las actuaciones auxiliares pueden deteriorar las dos morrenas glaciares existentes al norte de Castiello de Jaca y la existente al noroeste de Villanúa.

Impactos sobre el agua: El río Aragón se cruza tres veces, aprovechando los viaductos existentes, por lo que no son previsibles impactos directos por este motivo. El efecto barrera en los flujos de agua puede generar un incremento de los riesgos de inundación, especialmente en los barrancos torrenciales. El movimiento de tierras puede provocar contaminación física en el río Aragón.

Impactos sobre el aire: Es previsible que durante la fase de construcción se produzca contaminación por polvo. El impacto durante la fase de funcionamiento no será significativo.

Contaminación acústica: En la fase de construcción, el ruido puede suponer molestias en los núcleos de población, y ahuyentar temporalmente a la fauna. En la fase de funcionamiento, es previsible que el proyecto cause contaminación acústica en los núcleos urbanos de Villanúa y de Canfranc, así como en las viviendas aisladas existentes a lo largo de la traza. El estudio de impacto ha realizado una primera estimación de las isófonas de la carretera y de las distancias hasta las cuales pueden rebasarse los umbrales establecidos.

Impactos sobre la vegetación: El proyecto aprovecha en gran medida la actual traza de la carretera N-330, por lo que los principales efectos sobre la vegetación se centran en las variantes, enlaces y tramos de nuevo trazado. En inferior medida, también se producirán efectos como consecuencia del ensanche de la plataforma y de las superficies auxiliares. El estudio de impacto ambiental aporta información sobre vegetación a partir de dos fuentes que no resultan en todo concordantes (mapa de cultivos y aprovechamientos y cartografía nacional de hábitat). De su consideración conjunta y del mapa forestal de España y las ortoimágenes de la zona se deduce que el principal impacto sobre la vegetación tendrá lugar sobre el encinar existente al norte de Villanúa («*Buxo sempervirentis-Quercetum rotundifoliae*»), afectado por la variante de nuevo trazado de Villanúa en una longitud aproximada de unos 950 m. y por un nuevo enlace. En el resto de las variantes el suelo está principalmente cubierto de prados y pastizales con setos y escasos bosquetes y cultivos. En menor medida, y fundamentalmente como consecuencia de posibles ensanches de la plataforma y mejora de la geometría en curvas, se podrán ver afectados otros tipos de vegetación, fundamentalmente pinares mixtos eurosiberianos de «*Pinus sylvestris*» con «*Corylus avellana*» (tramo 4) y pinares submediterráneos de «*Pinus sylvestris*» con «*Buxus sempervirens*» (tramo 1), así como los ya referidos mosaicos de pastizales con setos y cultivos agrícolas. En lo relativo a la vegetación de ribera del río Aragón, no debe verse afectada si se van a aprovechar para los cruces los viaductos preexistentes.

Impactos sobre el paisaje: El proyecto ocasionará un impacto paisajístico moderado en los tramos en que se aprovecha la carretera actual, e importante en los tramos de nuevo trazado en laderas con desmontes y terraplenes de altura apreciable, especialmente en el sector existente inmediatamente al norte de Villanúa. Este impacto es significativo por el gran valor escénico que posee el Valle del Aragón y por estar muy vincu-

lada la actividad económica del valle a la percepción y disfrute de la naturaleza.

Impactos sobre la fauna. Efecto barrera: El proyecto puede suponer un importante aumento en la fragmentación del hábitat para numerosas especies de fauna terrestre, fundamentalmente por el nuevo cercado de exclusión previsto, y en menor medida por los nuevos desmontes, los desdoblamientos respecto del trazado de la actual carretera, y su efecto conjunto con el ferrocarril y otras infraestructuras. De cercarse efectivamente esta carretera, la fragmentación afectaría a la extensa franja de bosque que se extiende por la vertiente pirenaica española en sentido este-oeste sobre las unidades geológicas del flysch y las Sierras Interiores, paralela al eje pirenaico, que limita al norte con los terrenos desarbolados de alta montaña del Pirineo Axial, y al sur con terrenos fundamentalmente agrícolas de la Canal de Berdún. Esta extensa franja de bosque funciona actualmente como un importante corredor ecológico, y quedaría fragmentado de forma notable por el cerramiento. Entre los vertebrados terrestres forestales presentes en la zona más vulnerables frente a este impacto, cabe destacar a los ungulados («*Cervus elaphus*», «*Capreolus capreolus*», «*Sus scropha*»), carnívoros de mediano tamaño («*Martes martes*», «*Martes foina*», «*Meles meles*», «*Felis sylvestris*»), reptiles («*Elaphe longissima*», «*Coluber viridiflavus*», «*Coronella austriaca*», «*Lacerta vivipara*», «*Vipera aspis*») y anfibios («*Euproctus asper*», «*Rana temporaria*», «*Salamandra salamandra*). Asimismo, a pesar de considerarse prácticamente extinto en la zona, deben arbitrarse pasos adecuados para el oso («*Ursus arctos*»), consignado como objetivo de conservación del relativamente próximo LIC Los Valles, y cuyas mermadas poblaciones están siendo actualmente reforzadas en Francia.

Para evitar este impacto, el estudio de impacto ambiental ha previsto acondicionar los drenajes y los pasos superiores e inferiores como pasos de fauna, así como los viaductos. De acuerdo con las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales editado por el Ministerio de Medio Ambiente en 2007, la adecuación de viaductos puede ser una medida eficaz para reducir el efecto barrera de las infraestructuras. Sin embargo, es previsible que la simple adecuación de pasos superiores e inferiores por los que van a discurrir carreteras asfaltadas en los accesos e inmediaciones de los núcleos habitados y urbanizaciones existentes no pueda corregir eficazmente este impacto. Lo mismo puede señalarse si se pretende utilizar como pasos de agua para anfibios, reptiles y mamíferos pequeños o medianos los pasos de agua construidos mediante tubos de 1,80 m de diámetro. Todo ello requiere que se mejoren las previsiones sobre pasos de fauna del estudio de impacto ambiental.

En la fase de construcción es previsible que se produzca impacto por molestias sobre un número no determinado de parejas nidificantes de milano real («*Milvus milvus*») en las riberas del río Aragón. Es poco probable que estas molestias se extiendan a las aves objeto de protección que nidifican en la ZEPA «Collarada - Ibón de Ip» por existir una distancia de más de 700 Km entre el límite de dicha ZEPA y la zona de obras, por su localización a una altitud muy superior en el Valle del río Aragón, y por el apantallamiento derivado de la conformación de las laderas. No obstante, es posible que pudiera causarse alguna molestia de baja intensidad si se utilizan frecuentemente voladuras. Por su localización, distancia, sobre-elevación y el apantallamiento del relieve, no es previsible que estas molestias puedan afectar a la ZEPA «Los Valles».

Impacto sobre los espacios de la Red Natura 2000: De no adoptarse las medidas apropiadas, el LIC ES2410021 «Curso alto del río Aragón» podría llegar a verse afectado por posible ocupación por vertederos o instalaciones auxiliares y por el enturbiamiento derivado de la incidencia de la lluvia sobre los movimientos de tierras. Por el contrario, no es previsible que el proyecto le afecte de forma directa en los puntos de cruce por atravesarse el río utilizando los viaductos de la carretera actual. El resto de espacios incluidos en la Red Natura 2000 citados son más o menos cercanos al trazado, pero no son interceptados. Por razones de distancia y configuración del terreno, es poco probable que la construcción del proyecto pueda causar molestias por ruido a la fauna objeto de protección en los LIC ZEPA Collarada-Ibón de Ip y Los Valles, así como al LIC Cuevas de Villanúa. El proyecto sí puede contribuir, sobre todo por la fragmentación derivada del cerramiento, a reducir las actuales posibilidades de movilidad de la fauna entre todos estos LIC de la vertiente meridional del Pirineo.

Afección sobre el Patrimonio Cultural: El proyecto puede causar efectos en distintos sectores del Camino de Santiago, tanto por ocupación como por interceptación o por eventual destrucción de posibles restos arqueológicos u otros elementos asociados al mismo que han sido puestos de manifiesto detalladamente por la Dirección General del Patrimonio Cultural en su informe. Para todos ellos, este órgano ha propuesto medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que han sido aceptadas por el promotor del proyecto y se incluyen en el apartado de condiciones al proyecto de esta Declaración. Hay cinco enclaves arqueológicos (Bienes de Interés Cultural) cercanos a la zona de actuación, sin que el proyecto llegue a afectarles. Según el estudio de impacto ambiental no se produce afección alguna sobre ellos, encontrándose muy próximo el yacimiento «Dolmen y Cueva de las Guixas», en el p.k. 12+700.

4.3 Condiciones de protección ambiental aplicables al proyecto.—Se resumen las principales medidas para la protección del medio ambiente aplicables al proyecto, derivadas tanto del estudio de impacto ambiental como de las alegaciones o informes recibidos, complementadas a criterio del órgano ambiental a fin de que todos los principales impactos detectados queden adecuadamente evitados, corregidos o compensados:

Para la conservación del patrimonio geológico, la geomorfología y el suelo

El proyecto constructivo se diseñará incluyendo las precauciones precisas para minimizar la ocupación y la erosionabilidad de las morrenas glaciares laterales o terminales puestas de manifiesto por la cartografía geológica, particularmente en el sector atravesado por el proyecto en que está previsto un importante terraplén en torno al p.k. 7,500, así como mediante un ligero ajuste hacia el sur del enlace Castiello Norte.

No se realizarán préstamos ni vertederos ni se localizarán instalaciones auxiliares sobre estas morrenas.

Siempre que sea técnicamente posible, se compensará el movimiento de tierras. Si se fragmenta la ejecución del proyecto constructivo en dos o más tramos, éstos se procurarán dividir de manera que se optimice esta compensación dentro de cada uno de ellos.

En relación a las zonas de préstamo, el estudio de impacto ambiental específica que corresponderán a 9 canteras localizadas fuera de áreas sensibles ambientalmente, 4 de ellas en uso actualmente y cuyo uso debe ser prioritario (C3, C4, C5 y C10), y otras 5 abandonadas, que se emplearán cuando no resulte viable el empleo de las primeras, y siempre que se disponga de todas las autorizaciones necesarias para su utilización. En caso de precisarse nuevas zonas de préstamo, deberán seguirse los procedimientos ambientales que resulten aplicables. En ningún caso se localizarán zonas de préstamo sobre áreas protegidas. Las zonas de préstamo utilizadas exclusivamente para este proyecto serán incluidas en el proyecto de restauración del paisaje.

Los vertederos se ubicarán sobre los señalados por el estudio de impacto ambiental, descartando el vertedero ubicado al norte de la urbanización «Santiago» en término de Villanúa y denominado «Vertedero 3», dado que se ubica en el cono de deyección del Barranco de San Raime. En caso de precisarse algún vertedero adicional sobre los otros tres previstos en el proyecto, sólo se ubicará sobre terrenos calificados en el estudio de impacto como «zonas admisibles», y para su autorización se deberán seguir los procedimientos ambientales que resulten aplicables. En ningún caso se ubicarán vertederos sobre lugares de la Red Natura 2000, morrenas glaciares, carrascales y otros bosques, riberas, barrancos y zonas inundables, pendientes de más del 30%, zona de policía del cauce del río Aragón o elementos del patrimonio cultural. Las zonas de vertedero utilizadas exclusivamente para este proyecto serán incluidas en el proyecto de restauración del paisaje.

En el perfilado de taludes se incluirán dispositivos que permitan canalizar las aguas y disminuir la erosión.

Las actividades de lavado, mantenimiento o reparación de maquinaria e instalaciones auxiliares se realizarán en superficies específicamente dedicadas a estos usos, cuyo suelo debe estar impermeabilizado. Todas estas zonas estarán dotadas de canaletas de recogida de pluviales o eventuales derrames, y de balsas de decantación y de recuperación de los posibles residuos resultantes.

En lo referente a la gestión de los residuos producidos, se estará a la normativa aplicable. Tras su recogida en recipientes apropiados a la naturaleza de cada tipo, los residuos serán tratados en función de su naturaleza, entregándose a una empresa gestora autorizada o llevándose a vertedero autorizado. Todo el personal de obra debe estar informado sobre cómo se deben gestionar los residuos relacionados con su actividad.

En ningún caso se permitirá que existan residuos tóxicos, peligrosos o contaminantes asentados directamente sobre el suelo, o en lugares o instalaciones desde los que puedan dispersarse por efecto de la gravedad, lluvia, viento, avenidas, animales u otros agentes.

Para la protección del agua y del dominio público hidráulico.

En los tres cruces del proyecto sobre el río Aragón se ha previsto utilizar los tres viaductos actualmente existentes. El proyecto constructivo incorporará las medidas de diseño y cautelas constructivas precisas para no afectar físicamente ni al cauce ni a las riberas en el entorno de estos tres pasos. En caso de precisarse la eventual ocupación de superficies externas a las actualmente ocupadas por la carretera en estas áreas, así como la instalación temporal de vados u otras actuaciones imprescindibles en ríos o riberas, se actuará de acuerdo con las determinaciones del INAGA y de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

En la construcción de los dos nuevos viaductos previstos, en el Barranco de Religiú (pk 4,718 a 4,978 m) y en pk 12,196 a 12,451, se seguirán las siguientes precauciones:

Los estribos y pilares, así como las superficies auxiliares necesarias para su construcción, se ubicarán al exterior de los cauces y de la vegetación de las riberas, y manteniendo siempre la franja de servidumbre de paso requerida por la legislación de aguas. Se elegirán los procedimientos

constructivos que permitan preservar los arroyos y riberas atravesadas en el mayor grado posible.

En caso de que la construcción de los viaductos requiera ocupar temporalmente alguna de las superficies anteriormente mencionadas, o bien modificar temporalmente el caudal de los barrancos atravesados, se actuará de conformidad con lo que dispongan al efecto la Confederación Hidrográfica del Ebro y el INAGA.

No se realizarán encauzamientos ni rectificaciones en los cauces atravesados, cuya naturalidad debe preservarse.

Se evitará que el hormigón sin fraguar pueda contactar con el agua circulante.

En los cruces de los conos de deyección de los barrancos interceptados se diseñarán los pasos de agua de manera que permitan evacuar no solo los caudales punta en situaciones de precipitación excepcional, sino también los acarreo sólidos y los troncos que previsiblemente se verán arrastrados cuando se produzcan dichas circunstancias excepcionales. En los conos de deyección en que sea necesario, se ubicará más de un paso de aguas con estas características.

Se mantendrá la continuidad de todos los cauces de agua interceptados mediante la inclusión en el proyecto de un paso de agua para cada uno. El diseño de las cunetas de drenaje longitudinal se ajustará a las cuencas naturales del terreno.

En el diseño del proyecto constructivo y su posterior ejecución, se adoptarán las medidas precisas para que los terraplenes, tanto de la carretera como de las vías provisionales, vías de servicio y reposición de caminos afectados, no lleguen a afectar por ocupación, caída de rocas o movimientos de la maquinaria, ni al cauce del río Aragón ni a su vegetación en galería.

Para evitar la contaminación de las aguas, el promotor dispondrá zanjias para encauzamiento de la escorrentía superficial, balsas de decantación, barreras de retención u otros dispositivos análogos que recojan el agua, la turbidez y los contaminantes procedentes de la carretera y las zonas auxiliares, al menos en los parques de maquinaria y los vertederos (zanjas colectoras y balsas de decantación con capacidad suficiente para retener completamente la escorrentía que pueda provocar un aguacero intenso), y en los grandes terraplenes (barreras de retención). Las balsas de decantación serán mantenidas hasta el momento en que se constate que la cobertura vegetal implantada sobre el vertedero es suficiente para defender el suelo de la erosión.

En ningún caso se utilizarán los lechos de arroyos o barrancos como vertederos, acopios, parques u otras superficies auxiliares.

Las aguas sanitarias de las superficies auxiliares de obra serán recogidas y tratadas en fosas sépticas, fosas móviles u otros dispositivos que eviten la contaminación del río Aragón previamente autorizados por la Confederación Hidrográfica del Ebro.

Para la protección de la calidad del aire

Todos los camiones que transporten tierras deberán hacerlo con las cajas completamente cubiertas por lonas, y todas las superficies de acopios de tierras y los caminos frecuentados por la maquinaria serán objeto de riegos periódicos, todo ello excepto en los momentos en que no se produzca polvo por la humedad natural de los materiales.

Para protección contra la contaminación acústica

En la fase de construcción y en las inmediaciones de las zonas urbanizadas, no se realizarán movimientos de maquinaria ni otras actividades ruidosas en periodo nocturno entre las 20 h y las 8 h.

El proyecto constructivo perfeccionará el estudio de incidencia acústica realizado en el estudio de impacto para el nivel de detalle del estudio informativo, ajustándolo con alta resolución al diseño final del proyecto y a la topografía del entorno. De acuerdo con el resultado, contemplará el diseño y construcción de pantallas de aislamiento acústico de la Urbanización Santiago y de los núcleos urbanos de Villanúa y de Canfranc, así como de las viviendas aisladas existentes a lo largo de la traza y localizadas a distancias inferiores a las isófonas correspondientes a los objetivos de calidad señalados para cada tipo de zona por el estudio de impacto ambiental y la normativa vigente. En su elaboración, se tendrán en cuenta las disposiciones del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y demás normativa aplicable.

Siempre que resulte técnicamente posible, se implantarán pantallas vegetales complementando a las pantallas acústicas anteriores, así como en los demás sectores donde el ruido producido sobre viviendas se aproxime a los umbrales de admisibilidad establecidos.

De acuerdo con el diseño que finalmente se adopte de pasos de fauna, el proyecto constructivo preverá igualmente la necesidad de instalar pantallas acústicas o anti-destellos en su entorno, de manera que los accesos previstos para los animales queden lo más protegidos posible contra los ruidos y destellos procedentes del tráfico.

Para protección de la vegetación

Se ajustará el trazado en el extremo norte de la circunvalación de Villanúa y nuevo semientlace previsto de manera que se minimice su afección neta sobre el encinar relicto presente en esta zona.

En el proyecto constructivo se incluirá la definición de todas las superficies auxiliares, de manera que se minimice su extensión y no se localicen sobre el encinar de Villanúa y otros bosques y hábitat valiosos, en el entorno de poblaciones ni en inmediata proximidad con el río Aragón.

En los tramos donde la carretera aprovecha la traza de la actual, se procurará que las ampliaciones de la plataforma y de los caminos de servicio se realicen hacia la margen que no posea vegetación arbórea.

Tanto para los accesos en la fase de construcción como para las vías de servicio se priorizará el aprovechamiento de las vías preexistentes.

En la fase de construcción se jalonarán y excluirán efectivamente de las actuaciones todas las superficies adyacentes a las estrictamente necesarias para el proyecto en las que exista encinar, otro tipo de bosques, o especies de flora catalogadas («*Hippophae rhamnoides*», «*Ramonda myconis*»). En las épocas en que se acumule polvo en cantidades excesivas sobre estas comunidades o especies y ello pueda comprometer su estado de conservación, se realizarán nebulizaciones que eliminen el polvo que los cubra sin causar daño a los ejemplares.

En el caso de tener que realizarse voladuras en el entorno de formaciones de bosque o en las proximidades de vegetación en galería fluvial, éstas se diseñarán mediante las técnicas que permitan disminuir en mayor medida la proyección horizontal de rocas sobre dicha vegetación.

En el momento de replantar la obra se determinarán las superficies de cada tipo de bosque que van a verse afectadas por el proyecto, al objeto de elaborar un proyecto de forestaciones compensatorias por la pérdida de superficie ocasionada. Las forestaciones compensatorias se realizarán preferentemente sobre superficies de cultivo agrícola o de matorrales degradados existentes en las inmediaciones de las masas forestales afectadas, siempre que posean características ecológicas adecuadas para el tipo de bosque a restablecer. Las plantaciones se realizarán con distribución irregular, y con material de procedencia genética del mismo ámbito biogeográfico. Para la elaboración de este proyecto se solicitarán sugerencias al INAGA. Orientativamente, y siempre que exista disponibilidad de terrenos ecológicamente apropiados, el factor de compensación será de 6 para el encinar y de 3 para el resto de los tipos de bosque afectados, en función de su rareza a nivel local. El proyecto podrá ser modificado si tras la construcción de la carretera se aprecian desviaciones significativas sobre lo inicialmente previsto.

Para la protección del paisaje: Restauración vegetal

El diseño del proyecto debe ser lo más respetuoso posible con los importantes valores paisajísticos del Valle del Río Aragón, cuya población depende en buena medida del turismo sostenible en la naturaleza. El diseño de todos los elementos vistos debe incorporar los elementos precisos para procurar su integración en el paisaje, procurando el empleo de elementos naturales.

El proyecto de ejecución incluirá un proyecto de acondicionamiento del terreno y restauración mediante implantación de vegetación sobre desmontes, terraplenes, vertederos, préstamos, superficies auxiliares utilizadas para la fase de construcción y otras zonas que hayan resultado degradadas por las obras, así como de apantallamiento mediante vegetación de los elementos que puedan causar un impacto visual negativo.

Sobre las anteriores zonas, tras darse por finalizada su utilización para la construcción del proyecto, se retirarán todos los residuos e instalaciones temporales, se dará una labor de alzado con vertedera o ripado en caso de encontrarse compactados, y se aportará tierra vegetal. La tierra vegetal que se haya acopiado previamente en las labores de despeje de la faja de ocupación de la carretera, será preferentemente utilizada en la restauración de los elementos cuyo suelo posea las características menos apropiadas para la restauración vegetal.

El estudio de impacto prevé la hidrosiembra de todos los desmontes en tierra (talud 1H:1V) y terraplenes (talud 3H:2V) con especies fundamentalmente herbáceas, que deberán ser exclusivamente autóctonas a escala biogeográfica local. También prevé la instalación de una manta orgánica en todos los taludes de pendiente superior al 71 %.

Además de la hidrosiembra, en todos los taludes y demás superficies de suelo descubierto se realizará una plantación de especies arbustivas y arbóreas que acelere su cobertura por la vegetación natural, debiendo darse preferencia al empleo de las especies más frecuentes en el entorno que tienen carácter pionero: «*Pinus sylvestris*», «*Betula pendula*», «*Quercus x cerridoles*», «*Quercus ilex*», «*Buxus sempervirens*», «*Amelanchier ovalis*», «*Crataegus monogyna*», «*Prunus spinosa*», «*Viburnum lantana*», «*Rosa canina*», «*Rosa villosa*», «*Genista scorpius*», «*Echinopartum horridum*», «*Arctostaphylos uva-ursi*», etc. En los suelos de origen aluvial o glaciar, incluidos los abanicos torrenciales, se utilizará «*Hippophae rhamnoides*», para compensar la pérdida de ejemplares que produzca la obra. Por su carácter no autóctono a escala local o por no corresponder a la vegetación de la zona, no se utilizarán las siguientes especies que aparecen señaladas en el estudio de impacto ambiental: «*Larix decidua*»,

«*Pinus nigra*», «*Pinus uncinata*», «*Juniperus phoenicea*», «*Juniperus oxycedrus*», «*Gleditsia triacanthos*», «*Robinia pseudoacacia*», «*Laurus nobilis*», «*Nerium oleander*», «*Retama sphaerocarpa*», «*Rosmarinus officinalis*», «*Spartium junceum*», «*Tamarix gallica*» ni «*Viburnum tinus*». La plantación seguirá patrones irregulares para facilitar su naturalización. El proyecto debe contemplar el mantenimiento y eventual riego y la reposición de marras de estas plantaciones durante al menos dos años.

Todos los taludes en los que se haya constatado el fracaso en la implantación de la vegetación o el inicio de fenómenos erosivos graves, serán objeto de tratamientos correctores adicionales, incluida su protección mediante mantas orgánicas, abancalamiento, tablestacado o protección con escollera.

El proyecto de restauración vegetal incluirá el establecimiento de una pantalla vegetal en el entorno de todas las áreas urbanizadas a que se refieren las medidas de protección contra la contaminación acústica, así como a lo largo del camino de Santiago, de manera que se reduzcan los efectos negativos visuales y acústicos producidos por la carretera sobre estos elementos. Las especies a utilizar también serán exclusivamente autóctonas y comunes en el entorno.

Protección de la fauna silvestre

Si el proyecto va a incluir finalmente el vallado perimetral de la carretera, para mantener la permeabilidad del territorio para los diversos grupos de fauna terrestre que pueden verse afectados, con anterioridad a la elaboración del proyecto constructivo se realizará un estudio específico para la localización y diseño de pasos de fauna, que determine su localización y características óptimas para ser posteriormente incluidos en el proyecto constructivo. Para el diseño de todos los pasos (densidad, tipología, dimensiones, localización óptima, adecuación del acceso para los animales, seguimiento, etc.), así como del vallado perimetral, se seguirán las especificaciones recogidas en el documento de «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2007). Este estudio específico se realizará por el promotor en coordinación con el órgano competente de la Comunidad Autónoma. El estudio se elaborará partiendo de las siguientes premisas:

El objetivo principal del estudio será dotar a la carretera de un nivel adecuado de permeabilidad a los grandes mamíferos («*Cervus elaphus*», «*Capreolus capreolus*», «*Sus scropha*» y «*Ursus arctos*»), con particular atención a conectar ambas márgenes en los sectores en que la carretera atraviesa las zonas menos humanizadas y urbanizadas, donde el bosque se acerca más a la traza y al río (aproximadamente pk 0,5 a 4, 12,5 a 15,5, y 16,7 a fin de tramo), procurando garantizar la viabilidad del paso a largo plazo dando preferencia a su ubicación entre montes de utilidad pública. Los pasos que se ubiquen en los dos últimos sectores facilitarán la conexión entre los LIC «Los Valles» y «Collarada y Canal de Ip». En estos sectores se procurará una densidad de pasos para grandes mamíferos de 2 pasos/Km, distribuidos de forma lo más homogénea posible a lo largo de los tramos, siempre que ello sea posible desde los puntos de vista técnico y de efectividad. En el diseño de estos pasos serán de aplicación las prescripciones de las fichas 1, 2, 5, 6 y 12 del referido documento de prescripciones técnicas. Los viaductos acondicionados y los tramos en túnel que se encuentren suficientemente alejados de las zonas urbanizadas y que resulten transitables para la fauna se considerarán como pasos a efectos de cálculo de las densidades señaladas.

Para los pequeños y medianos mamíferos, anfibios y reptiles, que se pueden considerar presentes en todo el recorrido de la carretera con excepción de los sectores en que ésta linda o atraviesa zonas urbanizadas, se procurará una dotación de al menos 3 pasos/Km. Para el cómputo de densidades se considerarán los pasos que hayan sido establecidos para grandes mamíferos. En su diseño serán de aplicación las prescripciones de las fichas 8, 9, 11 (donde sólo sea probable el paso de anfibios) y 12. Para la construcción de estos pasos, se dará preferencia al acondicionamiento de todos los pasos de agua en que ello sea técnicamente posible (ficha 9), para lo cual se pueden aprovechar los marcos unicelulares de 2x2 m y 3x2 m o el pluricelular de 5x2,5 m. Los tubos de 1,8 m de diámetro previstos en el estudio informativo deben substituirse por alguno de los dispositivos anteriores, o bien por bóvedas de al menos 2 m de diámetro. Si con el acondicionamiento de los pasos de agua no se alcanzase la densidad objetivo prevista, se proyectarán los pasos adicionales necesarios.

No se acondicionarán ni considerarán como pasos de fauna superiores o inferiores ninguno de los pasos previstos para carreteras o accesos asfaltados, así como los que se encuentren próximos a las zonas urbanizadas.

Para el acondicionamiento de los accesos a cada uno de los pasos proyectados, se seguirán las prescripciones de la ficha 12 del referido documento.

En todos los casos, el proyecto constructivo incluirá tanto el paso como la adquisición y acondicionamiento de una superficie de terreno adyacente al mismo en cada uno de sus extremos que permita dar continuidad al tipo de vegetación que conforma el nuevo corredor, restaurando dicho tipo de vegetación cuando sea inexistente y sea preciso crearlo

para establecer la continuidad, disponer elementos que eviten destellos luminosos hacia la embocadura del paso o visibilidad directa de los vehículos, así como disponer los elementos necesarios para dirigir a los animales al paso. Sobre estas superficies de embocadura se podrán realizar las forestaciones de compensación de las superficies de bosques afectados por el proyecto a que se refieren esta declaración de impacto.

En el diseño de la valla perimetral para grandes mamíferos se seguirán las prescripciones de las fichas 13 y 15 del citado documento, de manera que pueda dirigirse de una forma progresiva a los animales hacia los pasos.

Si del seguimiento ambiental del proyecto durante los dos primeros años de su fase de funcionamiento se constata una mortalidad apreciable por atropello de pequeños vertebrados, en los tramos afectados la valla perimetral se completará con una valla de pequeños vertebrados, según las prescripciones de la ficha 14.

Al objeto de preservar de molestias temporales en la fase de construcción a las parejas nidificantes de milano real u otras especies protegidas en las riberas del río Aragón, el promotor elaborará mediante prospección de campo un mapa de localización de las plataformas de nidificación que estén efectivamente ocupadas al inicio del periodo reproductor, y lo presentará al INAGA antes del inicio de las obras, para determinar, en caso necesario, las limitaciones espacio-temporales apropiadas en el entorno de dichos nidos.

En el tramo 4, para mantener la tranquilidad a las especies protegidas que nidifican a lo largo del Valle del río Aragón, no se realizarán voladuras ni movimientos de tierras con maquinaria pesada entre el 1 de enero y el 31 de julio.

Para la protección de los espacios de la Red Natura 2000, montes de utilidad pública y vías pecuarias

No se producirá ninguna ampliación, temporal o permanente, de la ocupación de la actual carretera sobre el Lugar de Importancia Comunitaria LIC ES2410021 «Curso alto del río Aragón», que el proyecto atraviesa utilizando dos viaductos preexistentes. A tal fin, el promotor jalonará los límites entre este espacio y la actual zona de dominio público y de servidumbre de la carretera, y ceñirá las actuaciones al interior de estas superficies.

Se impedirá la realización de cualquier tipo de vertido, desbroce, tránsito de maquinaria u otras alteraciones en terrenos del referido LIC.

A fin de evitar la contaminación física en el cauce del río Aragón en episodios de lluvia intensa, en la fase de construcción se dispondrán barreras móviles y biodegradables de retención de sedimentos en los vertederos y en los grandes terraplenes que se localicen en las proximidades de dicho río y sus tributarios.

Se otorgará un tratamiento preferencial a la restauración vegetal de los desmontes o terraplenes de la traza o de los vertederos y préstamos de todo el proyecto, a fin de evitar en el menor plazo posible la contaminación física en los dos LIC asentados sobre el río Aragón por lluvias intensas.

Para evitar cualquier posibilidad de molestias a las aves objeto de protección en las ZEPA Collarada-Ibón de Ip y Los Valles, en el tramo 4 no se realizarán movimientos de tierras con maquinaria pesada ni voladuras entre el 1 de enero y el 31 de julio.

Para proteger el hábitat cavernícola y las poblaciones de quirópteros, cautelarmente tampoco se realizarán voladuras en un radio de 500 m. en torno a la Cueva de las Guixas y del LIC ES2410022 «Cuevas de Villanúa».

No se podrán ubicar préstamos, canteras, vertederos ni cualquier otra instalación auxiliar necesaria para la construcción del proyecto en espacios de la Red Natura 2000.

Si resultase imprescindible realizar una excepción a las anteriores limitaciones por razones urgentes y justificadas de interés público, se recabará la previa y expresa conformidad del INAGA.

Las ocupaciones de montes de utilidad pública o de vías pecuarias se solicitarán ante el INAGA de acuerdo con sus respectivas legislaciones específicas. Todas las vías pecuarias afectadas serán repuestas. Las forestaciones para compensar las pérdidas de los distintos tipos de superficies boscosas afectados por el proyecto podrán realizarse en enclaves apropiados de montes de utilidad pública, si así se acuerda con su órgano gestor.

Para la reutilización de residuos

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que

aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

Para la protección del patrimonio cultural

Se realizará una prospección arqueológica intensiva, de acuerdo con la progresión de las obras, a lo largo de toda la traza. Para todas las prospecciones y las actuaciones que afecten al patrimonio cultural se recabará la previa autorización del órgano competente.

Se realizará la reposición del Camino de Santiago en todos los tramos afectados, de acuerdo con las prescripciones del órgano competente. La reposición funcional se verá acompañada de actuaciones de acondicionamiento e integración paisajística, que mejoren la percepción de los nuevos tramos del camino por los peregrinos, y que reduzcan los efectos derivados de la proximidad de la carretera.

Entre los pp.kk. 0+500 y 0+721 (entorno del Puente de las Grallas), en el T.M. de Jaca, se realizarán sondeos y prospecciones arqueológicas para documentar los elementos del Camino fosilizados por la carretera construida en el S. XIX y para evitar afecciones a posibles yacimientos, de cuyo resultado se notificará a la Dirección General de Patrimonio Cultural para que ésta disponga lo que resulte procedente.

Entre los pp.kk. 1+103 y 1+575, se modificará el enlace de Santa Orosia elevando la rasante de la calzada, realizando un paso inferior en vez de superior y compactando al máximo la morfología del enlace mediante el acercamiento de las gloriets, para asegurar la integridad del tramo medieval en mejor estado de conservación del Camino de Santiago (tramo Venta de Charlé).

Entre los pp.kk. 8+000 y 9+000 se variará el trazado adoptado con carácter general de la «alternativa global 1» al correspondiente a la «alternativa global 3», por su menor afección al Camino histórico.

Tanto en la redacción del proyecto constructivo como en la ejecución de la obra se delimitarán y preservarán los elementos del Camino presentes en la zona, entre ellos el Núcleo de Aruej (en el enlace de Villanúa), la Venta del Charlé y de Villa Juanita. Se habilitará un paso superior en el cruce actual del Camino de Santiago en «Villa Juanita», de manera que se minimice la afección a este elemento.

En el entorno del p.k. 13+890 (viaductos y túnel de Peña Caída) se adecuará el paso inferior por el que discurre el Camino histórico. En caso de que ello plantee dificultades de ejecución, alternativamente se habilitará un paso al este de Peña Caída.

En el caso de que algunos de los elementos del proyecto llegasen a afectar al denominado Ramal Oeste del Camino al norte del pk 16,500, también se contemplará la reposición de dicho ramal.

5. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, que deberá adaptarse a las previsiones de esta Declaración de Impacto Ambiental, de manera que:

Permita el seguimiento cualitativo y cuantitativo de los principales impactos señalados.

Permita constatar la ejecución y la efectividad de las condiciones de protección ambiental establecidas.

Permita detectar impactos no previstos o desviaciones sobre las previsiones.

En la fase de construcción, se elaborarán informes de seguimiento con periodicidad semestral. El seguimiento se prolongará durante la fase de funcionamiento al menos dos años, y en todo caso hasta que se consideren logradas las plantaciones y siembras del proyecto de restauración y se haya constatado la efectividad de los pasos para fauna.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 26 de diciembre de 2007, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Carretera N-330 de Levante a Francia por Aragón, tramo Jaca-Canfranc» concluyendo que siempre y cuando que se autorice en la alternativa denominada Global 1 con las modificaciones y condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 26 de diciembre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

N-330 DE LEVANTE A FRANCIA POR ARAGÓN. TRAMO: JACA-CANFRANC

