

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

622 *Resolución de 17 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto Variante de El Villar de Arnedo, Logroño.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a), epígrafe 1, del Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

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

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

El objeto del proyecto es construir una variante que desvíe el tráfico de la N-232 al paso por la localidad de El Villar de Arnedo (Logroño), llevándolo fuera de su casco urbano.

La N-232 conecta Vinaroz con Santander, pasando por la localidad de El Villar de Arnedo. Esta travesía presenta una alta intensidad media de vehículos que genera condiciones de riesgo para la seguridad vial de vehículos y peatones. Esta elevada intensidad de tráfico no ha sido aliviada por la autopista de peaje AP-68 (Bilbao-Zaragoza). Con la variante se pretende reducir el tráfico a su paso por la localidad y mejorar la calidad de vida de los residentes en el municipio.

El ámbito de actuación se localiza en la localidad de El Villar de Arnedo, en el término municipal del mismo nombre, provincia de La Rioja y en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Las características geométricas del trazado responden a una velocidad de proyecto de 120 km/h con una anchura de la plataforma de 26,5 m (de acuerdo con la sección tipo que aparece en planos) correspondiente a una carretera de doble calzada con mediana de 3 m, cada calzada con 7 m y arcenes exteriores de 2,5 m, interiores de 1 m y berma de 0,75 m.

El estudio informativo contempla dos corredores, al norte y al sur de la actual carretera N-232 a su paso por la localidad de El Villar de Arnedo. En cada corredor estudia una alternativa, denominadas Norte y Sur respectivamente. Ambas alternativas se inician en el P.K. 368,5 de la actual N-232 de Vinaroz a Santander y finalizan en el P.K. 373,1 que coincide con el inicio de la variante de Ausejo. La alternativa Norte tiene una longitud de 5.412,7 m y la Sur 5.750 m. Ambas alternativas presentan enlaces con la carretera LR-123 y con la futura variante de Pradejón que ejecutará el gobierno de La Rioja.

El estudio informativo selecciona la alternativa Sur como resultado de un análisis multicriterio en el que se valoran para cada alternativa los siguientes factores: coste

económico; trazado; impacto ambiental; hidrología, geología y geotecnia; ordenación del territorio; y afecciones urbanísticas y a servicios.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

A continuación se resumen los principales elementos del medio de acuerdo con lo indicado en el estudio de impacto ambiental:

Geomorfología y paisaje: La zona de estudio es predominantemente llana excepto en el cuadrante noroeste del núcleo urbano, donde el relieve presenta varios barrancos.

Hidrología e hidrogeología. No existe ningún curso de agua permanente en el término municipal. El principal curso fluvial es el río de La Barranca que recorre el municipio con orientación SE-NO, al que hay que añadir la presencia de algunas torrenteras.

Vegetación y usos del suelo: El territorio está muy transformado con eminente predominio de espacios agrícolas. En la zona noroeste se encuentran unas laderas de pendiente pronunciada y uso forestal desarbolado. Las tierras de El Villar de Arnedo están dedicadas al cultivo de secano, principalmente viñas, acompañadas de almendros, olivos y cereal.

Fauna: La fauna presente en la zona es la propia de hábitats esteparios y cultivos. Destaca la presencia de un Área de Interés para el sisón (*Tetrax tetrax*) de acuerdo con el Decreto 8/2000 por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Sisón Común en La Rioja. Este área está situada en el cuadrante sudeste del área de estudio.

Patrimonio histórico-artístico y arqueológico: No existe ningún elemento patrimonial en El Villar de Arnedo considerado como Bien de Interés Cultural. En la parte sudoeste del término municipal se localiza un yacimiento arqueológico prehistórico de la Edad del Bronce Superior, situado en el camino de La Noguera, protegido en el Plan General Municipal.

En el área afectada por el corredor Sur se localizan los siguientes yacimientos arqueológicos: «Las Aleras» (taller de sílex), «Aguadillas» (restos cerámicos de cronología romana) y «El Bollo» (cronología romana). En el corredor Norte se localizan «Las Costeras de Arriba» (industria lítica indeterminada), «Barranco de Las Costeras» (romano-medieval) y «El Concejo» (villa romana).

Vías pecuarias: La única vía pecuaria que aparece en El Villar de Arnedo atraviesa el Sur del término municipal en dirección E-O. Es el Camino de Tudelilla a Calahorra, que se incluye en la Red Comarcal de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Planeamiento urbanístico: El Plan General Municipal aprobado en mayo de 2004 contempla la figura de suelo no urbanizable especial de protección paisajística para ciertas zonas del término municipal debido a sus características topográficas o ambientales, algunas de las cuales estarían afectadas por la alternativa Norte. (Costeras de Arriba, La Pedrera y Barranco de las Costeras).

3. Resumen del proceso de evaluación

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

a) Entrada de la documentación inicial.–La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha 10 de noviembre de 2005, mediante la recepción del documento comprensivo del estudio informativo del proyecto «Variante El Villar de Arnedo (Logroño)».

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.–Con fecha de 7 de octubre de 2005 se inició el periodo de consultas. La relación de consultados se expone a continuación, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Antigua Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente. .	–
Confederación Hidrográfica del Ebro.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en La Rioja.	
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial. Comunidad Autónoma de La Rioja.	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deporte. Comunidad Autónoma de La Rioja.	X
Dirección General de Medio Natural. Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial. Comunidad Autónoma de La Rioja.	X
Ayuntamiento de El Villar de Arnedo.	X
A.D.E.N.A.	-
Ecologistas en Acción.	-
S.E.O./BirdLife.	-
Colectivo de Ecologistas de Arnedo y Cidacos (CEAC).	-
Asociación Naturalista de La Rioja (ERA)	-

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

El Ayuntamiento de Villar de Arnedo difiere de la valoración dada en la memoria resumen para los distintos valores ambientales de los corredores.

Geología y geomorfología: Según el Ayuntamiento de El Villar de Arnedo, la alternativa Norte es más favorable desde el punto de vista geológico que la Sur, ya que discurre por una zona donde se han realizado obras anteriormente (variante de Ausejo) y donde se han vertido tierras procedentes de la excavación de la citada obra. Consideran que la ejecución de la variante objeto de la presente declaración de impacto ambiental, podría resolver el daño ocasionado en la zona, ya que se aprovecharía para adecentar el aspecto visual de las laderas.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja indica que el corredor Norte discurre, en la parte noroeste con presencia de algunos barrancos, por terreno algo más accidentado que el corredor Sur, lo que originará mayor movimiento de tierras. Destaca que el corredor Sur es más llano. Al igual que la Dirección General de Calidad Ambiental de la misma Consejería, recomienda la utilización de canteras existentes para las demandas de áridos, recordando la necesidad de evaluación y restauración de las nuevas canteras si fueran necesarias nuevas. Análogamente proponen la utilización de antiguas graveras como vertederos.

Hidrología e hidrogeología: Según la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja, ambas alternativas atraviesan algunos cursos de agua temporales, por lo que la alternativa elegida deberá mantener la red de evacuación de agua de la zona mediante las obras de drenaje necesarias.

Espacios protegidos: La Dirección General de Calidad Ambiental informa que no hay espacios protegidos cercanos, ni Lugares de Importancia Comunitaria ni Zonas de Especial Protección para las Aves. Informa de la existencia del Área de Interés contemplada en el Plan de Recuperación del Sisón Común («Tetrax tetrax») citada a continuación.

Fauna y vegetación: La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja considera que la alternativa Sur es la más adecuada, dado que la única afección destacable es la posible afección en su parte sudeste al «Área de Interés Especial II» para la recuperación del sisón común, de acuerdo con el Decreto 8/2000, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Sisón Común en La Rioja. Esta especie está catalogada «en peligro de extinción» (Decreto 59/1998, de 9 de octubre, por el que se crea y regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y Fauna Silvestre de La Rioja). La Dirección General de Medio Natural aclara que el corredor Sur se sitúa en el borde nordeste de este área sin fragmentarla, pudiendo quedar en el futuro la variante como límite del área. Indica también que el corredor Norte podría afectar a una ladera que ha sido

recientemente reforestada por el Ayuntamiento. Como medidas correctoras solicita que se habiliten pasos de fauna para reducir el efecto barrera de la carretera y que se restauren con hidrosiembra y plantaciones de árboles y arbustos los taludes y enlaces, empleando especies autóctonas cuya procedencia deberá contar con la autorización previa de la Dirección General de Medio Natural para garantizar su origen.

El Ayuntamiento de Villar de Arnedo pone de manifiesto que, con la elección del corredor Norte, se salvan los viñedos históricos de Aguadilla, La Serna y el Fraile.

Patrimonio cultural y arqueológico: La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de La Rioja informa sobre los yacimientos localizados los distintos corredores, el grado de afección previsto y las medidas correctoras que considera necesarias. Para el corredor Norte identifica «Las Costeras de Arriba», suficientemente alejado para no verse afectado por la traza, «Barranco de las Costeras», para el que considera necesario realizar sondeos arqueológicos previos al inicio de la ejecución de la variante, y «El Concejo», no afectado directamente pero propone el seguimiento y control arqueológico de las obras en toda la zona que cruza el barranco de Las Costeras. Para el corredor Sur identifica «Las Aleras», indicando que el trazado previsto discurre por una zona con abundantes restos de sílex, «Aguadillas», que no presenta estructuras en superficie pero si restos cerámicos de cronología romana, y «El Bollo», donde el trazado previsto atraviesa la esquina norte del yacimiento. Para estos tres yacimientos, considera necesario realizar sondeos arqueológicos previos a las obras y, en función de sus resultados, definir las medidas correctoras que garanticen la documentación y/o preservación de los restos. El trazado definitivo se remitirá a la Dirección General de Cultura para informe y valoración.

Planeamiento urbanístico: El Ayuntamiento de El Villar de Arnedo señala que parte de la alternativa Norte atraviesa una zona clasificada en el Plan General Municipal de El Villar de Arnedo como suelo no urbanizable de protección paisajística que ha sido deteriorada por el vertido de las excavaciones de la variante de Ausejo. El Ayuntamiento considera que el trazado por esta zona corregiría los desperfectos ocasionados. Asimismo, el Ayuntamiento considera que el corredor Norte es más favorable porque reduciría las actuaciones de la futura variante de Pradejón, y que esta alternativa conectaría adecuadamente el suelo industrial de El Arcillar y Roturo, evitando tránsito de camiones por la población. Considera también que así se evitaría el efecto frontera para el crecimiento del suelo urbano residencial de la localidad, hasta la fecha impedido por la propia carretera N-232.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.—El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fechas 26 de febrero y 6 de abril de 2006, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental.

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

a) Información pública. Resultado.—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 17 de noviembre de 2007, y en el Boletín Oficial de La Rioja, de 27 de noviembre de 2007. Con fecha 15 de abril de 2008, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública completo, consistente en el estudio informativo con su estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Se han recibido cuatro alegaciones de organismos públicos y 2 de particulares. La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja informa que la alternativa Norte afecta a terreno más accidentado que la Sur, originando mayor movimiento de tierras debido a la presencia de algunos barrancos en la zona noroeste. Además informa que la alternativa Norte afecta a una ladera recientemente reforestada. Respecto a la alternativa Sur indica que la única

afección destacable es la posible afección del sudeste de la alternativa a un Área de Interés para el sisón común, pero aclara que se sitúa en el borde nordeste de la misma sin llegar a producir su fragmentación. La citada Dirección General comparte las valoraciones del estudio de impacto ambiental respecto a las afecciones al medio natural de las alternativas y la consideración de la alternativa Sur como más adecuada desde el punto de vista ambiental, a pesar de no considerar muy significativas las diferencias entre una y otra. Considera necesario que el proyecto de construcción contemple pasos de fauna y cita condiciones de carácter genérico relativas a préstamos, vertederos y restauración de taludes y superficies afectadas.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial indica que en ambas soluciones se prevén impactos moderados derivados del movimiento de tierras y de la ocupación de suelos de elevada capacidad agraria, aunque serán menores en la solución Sur. Asimismo establece condiciones de carácter general sobre préstamos, vertederos, zonas de instalaciones auxiliares y gestión de residuos.

La Dirección General de Carreteras del Gobierno de La Rioja considera más adecuada desde el punto de vista funcional la alternativa Sur (mejor conexión y compatibilidad con otras infraestructuras de la red autonómica, compatibilidad con la transformación de la N-232 en autovía, mejores características geométricas del acceso a la zona industrial y mejora de las posibilidades de expansión de los polígonos industriales actuales).

El Ayuntamiento de El Villar de Arnedo muestra su disconformidad con la elección de la alternativa Sur y considera que debe elegirse la alternativa Norte, alegando que podría paliar los daños ambientales causados por el vertido de tierras durante las obras de construcción de la variante de Ausejo. Además, indica que la alternativa Sur recorre suelos dedicados a cultivo de vid, con viñas históricas de la localidad, y que la alternativa Sur impedirá el crecimiento urbanístico del núcleo urbano.

Un particular solicita la ejecución de la alternativa Norte, desplazándola ligeramente hacia el norte para no pasar por la bodega existente, con el objetivo de acercar la carretera al polígono industrial de El Arcilar y compatibilizarla con la futura variante de Pradejón que proyecta el Gobierno de La Rioja.

El promotor contesta a la alegación del Ayuntamiento aclarando que la alternativa Norte no discurre por el vertedero creado con motivo de la variante de Ausejo; que las dos alternativas planteadas discurren suficientemente lejos del núcleo urbano, por lo que permiten ambas su futuro desarrollo urbanístico; y que la solución Norte también discurre por terrenos dedicados al cultivo de la vid, por lo que estima similar el impacto de ambas soluciones respecto a este factor. Considera también más adecuada la solución Sur por realizar la conexión con la carretera LR-123 (lado Arnedo) en el tramo donde el tráfico es mucho mayor que en la solución Norte (lado Pradejón).

Tras el periodo de información pública, y a la vista de las alegaciones recibidas, el promotor asume la elección de la alternativa Sur como opción a desarrollar por generar una menor afección ambiental y ser poseedora de las mejores cualidades para desempeñar la función de variante de población, asumiendo varias prescripciones encaminadas a proteger el medio ambiente durante la ejecución del proyecto de construcción.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—El estudio de impacto ambiental selecciona la alternativa de menor afección al medio considerando los siguientes factores: estabilidad geológica y erosionabilidad de los suelos, escorrentía, flujos de acuíferos, calidad del agua (superficial y subterránea), suelos, vegetación, fauna, áreas protegidas, paisaje, confort y movilidad de las personas, usos urbanos y agrarios, dinámica de ocupación del territorio y conservación del patrimonio.

El volumen de tierras de excavación de la solución Norte es de 22.753 m³. Para la solución Sur 15.186 m³. El volumen de tierras de terraplén lo estima el estudio en 2.652.724 m³ para la alternativa Norte y 1.392.484 m³ para la alternativa Sur. El estudio califica de severo el impacto de riesgo geológico-geotécnico de la solución Norte,

principalmente por las medidas que deberán adoptarse para garantizar la estabilidad del terraplén, mientras que en la solución Sur lo valora de moderado.

El estudio califica de severo el impacto de la alternativa Norte al interceptar la red hídrica del Barranco de las Costeras ocupando longitudinalmente tres tramos de arroyos, frente al impacto moderado de la solución Sur.

En consecuencia el estudio de impacto ambiental considera que las diferencias entre alternativas son importantes en lo que se refiere al riesgo geológico y geotécnico y a la afección a la red hidrológica superficial, lo que le lleva a decantarse por la alternativa Sur. Considera preferible la solución Sur en términos de paisaje, de usos urbanos del suelo y dinámica del territorio. Respecto a la afección a usos agrarios, el estudio considera que es mejor la solución Norte.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.–Del estudio de impacto ambiental se desprende que los principales efectos ambientales del proyecto son:

Geomorfología. Balance de tierras. Riesgo geológico-geotécnico: El estudio de impacto ambiental califica de moderado el impacto de la solución Sur sobre el riesgo geológico-geotécnico y la erosionabilidad. La solución Sur presenta menor movimiento de tierras, especialmente menores terraplenes, siendo en consecuencia también menor el volumen de préstamos requerido. No se prevén vertederos dado el escaso volumen de sobrantes. Si finalmente fueran necesarios, el estudio propone la utilización de antiguas zonas de préstamo o canteras abandonadas y avanza una clasificación del territorio en zonas en las que potencialmente ubicar instalaciones auxiliares, préstamos y, en su caso, vertederos. El estudio de impacto propone la centralización de las instalaciones en un solo parque y su ubicación alejada de áreas ambientalmente sensibles o edificaciones.

Hidrología superficial: La solución Sur atraviesa perpendicularmente el río de La Barranca, el estudio califica su impacto de moderado. El estudio prevé el paso del río La Barranca con un marco de 5 x 2,5 m y la colocación de dispositivos de captación de vertidos contaminantes accidentales o inherentes a la escorrentía de la carretera.

Vegetación: El estudio de impacto ambiental indica que, dado el carácter fundamentalmente agrícola de los corredores, el impacto sobre la vegetación es reducido, siendo la principal afección la ocupación permanente de una parte de la ribera del río La Barranca por la solución Sur, calificada de moderada en el estudio. El estudio prevé el jalonamiento de la superficie de obras para limitar al mínimo indispensable la afección a la vegetación y la restauración de las superficies afectadas por las obras (instalaciones auxiliares, préstamos, taludes, enlaces, etc.). Además, tras la información pública, el promotor asume las indicaciones de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial relativas a la restauración vegetal.

Fauna: El estudio de impacto ambiental considera ambas soluciones con similar impacto, calificándolo de compatible. El estudio considera la instalación de pasos de fauna, vallado y dispositivos de escape. El promotor asume la adecuación de pasos de fauna aprovechando las obras de fábrica transversales de barrancos, caminos rurales, etc.

Paisaje: El estudio valora el impacto de ambas soluciones sobre el paisaje como moderado, aunque indica que es preferible la solución Sur por presentar terraplenes de menores dimensiones. La elección de la alternativa Sur y las medidas de restauración previstas en el estudio y asumidas por el promotor tras la información pública, contribuirán a minimizar la afección paisajística. El plan de restauración del estudio incluye todas las superficies afectadas por las obras (zona de instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos, etc.).

Calidad ambiental para la población. Ruido: El estudio de impacto indica que, en general, no se presentan zonas habitadas próximas al trazado, sólo excepcionalmente se presentan algunas casas de labranza, naves o casillas aisladas. El estudio realiza una estimación de la distancia crítica a la calzada en base a un umbral crítico, estableciéndola en 85 m y califica de moderado el impacto de ambas soluciones.

Impactos sobre los usos agrarios y sobre los usos urbanos: El estudio califica de moderado el impacto de ambas soluciones respecto a usos agrarios, aunque considera que la Sur afecta a mayor superficie de frutales y terreno de cultivo. Respecto a usos

urbanos, el estudio califica el impacto de la solución Sur de compatible, menor que el de la solución Norte.

Impacto sobre áreas protegidas en el planeamiento urbanístico: La solución Sur evita la afección a las zonas de suelo no urbano de protección paisajística, afectándose sólo de forma puntual a suelo de protección para la agricultura.

Patrimonio cultural: El estudio califica de compatible el impacto de ambas soluciones. La solución Sur podría afectar a los yacimientos de El Bollo, Aguadillas y Las Aleras, citados por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte en las consultas previas y localizados en el plano de yacimientos arqueológicos del estudio. El estudio de impacto prevé la realización de una prospección de campo sistemática cubriendo 100 m a cada lado del eje de la infraestructura anterior a la elaboración del proyecto de construcción y, en una segunda fase, tras posibles ajustes de trazado si fueran necesarios, la protección de los yacimiento que surjan y la adopción de las medidas necesarias para la minimización de la afección. El estudio prevé el control arqueológico a pié de obra durante la excavación de terrenos (desmontes, préstamos).

Dinámica del territorio: El estudio califica de compatible el impacto de la alternativa Sur frente al impacto moderado de la solución Norte, por obligar ésta a mantener el tráfico con dirección a Arnedo a través del núcleo urbano por la actual N-232.

5. Condiciones al proyecto

5.1 Medidas preventivas y correctoras adicionales a las establecidas en el estudio de impacto ambiental.—En el proyecto de construcción el diseño del Enlace 1 se hará de forma que se minimice la afección a las superficies de viñedo existentes en la zona y sin que ello conlleve mayores afecciones ambientales, como por ejemplo el incremento de afección al Área de Interés para el sisón definida en el Plan de Recuperación. Dada la marginal afección de la nueva infraestructura a este área y el deterioro experimentado últimamente por la misma desde el punto de vista ambiental, no se establecen medidas específicas de protección de este área en la presente declaración de impacto ambiental. No obstante, se establecerán contactos con la Dirección General de Medio Natural por si fuera conveniente establecer alguna restricción en cuanto a periodo de obras, utilización de caminos existentes como caminos de obra, diseño del enlace, etc. tanto durante la elaboración del proyecto constructivo como durante la ejecución de las obras. El estudio no prevé iluminación del enlace o líneas eléctricas asociadas a la nueva infraestructura.

Con el objeto de dotar a la variante de un nivel adecuado de permeabilidad para la fauna se adecuarán las estructuras transversales u obras de drenaje de forma que permitan tal función. En la elección de las obras de fábrica para su adecuación se tendrá especialmente en consideración la continuidad del correspondiente corredor de fauna a través de la actual carretera nacional y de la futura variante de Pradejón, además de evitar las áreas más antropizadas. El diseño y ubicación de los pasos de fauna, los vallados y los dispositivos de escape se realizará de acuerdo con las especificaciones recogidas en el documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (elaborado por la Dirección General de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente y editado por el Organismo Autónomo Parques Nacionales en 2007) y en consulta con la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de La Rioja. Entre las posibles obras transversales a adecuar (incluyendo redimensionado) se considerarán, al menos, las siguientes: tubo de 1,80 m de diámetro (P.K. 0+500), marco 2 × 2,50 m (P.K. 2+050), paso inferior P.K. 2+500, marco 5 × 2,50 m coincidente con río de La Barranca (P.K. 4+150), paso inferior P.K. 4+300, marco 2 × 2,50 m (P.K. 4+750), tubo de 1,80 m de diámetro (P.K. 5+750); valorando la continuidad de cada corredor de fauna y realizando, si fuera necesario y técnicamente viable, actuaciones en la carretera nacional que permitan dicha continuidad.

El promotor prevé la no necesidad de vertederos, y en caso contrario, la utilización preferente de canteras abandonadas. Si finalmente fueran necesarios vertederos, se procederá a la obtención previa de las preceptivas autorizaciones del órgano competente en la materia del Gobierno de La Rioja. El estudio informativo identifica zonas posibles de

préstamo entre graveras en activo, canteras abandonadas, otros posibles yacimientos para préstamos y zonas de rellenos con sobrantes de la variante de Ausejo. Se dará prioridad a la utilización como préstamos de los citados rellenos y, en segundo lugar, a canteras legalizadas con planes de restauración aprobados. En cualquier caso, la selección definitiva de los préstamos estará sujeta a la autorización preceptiva del órgano competente en la materia del Gobierno de La Rioja y al cumplimiento de lo estipulado en la legislación estatal y autonómica vigente.

Dada que el estudio considera suficientemente abundantes los caminos en la zona de actuación, no se abrirán nuevos caminos de obra salvo justificación expresa de su imprescindible necesidad. Si ello sucediera dentro del Área de Interés para el sisón, deberán contar con el informe favorable de la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de La Rioja. El área de instalaciones auxiliares no se ubicará en el Área de Interés. El proyecto de construcción elaborará una cartografía de zonas de exclusión para ubicación de la zona de instalaciones auxiliares considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de acuíferos vulnerables a la contaminación, zonas de recarga, cursos fluviales aunque carezcan de agua permanentemente, cultivos de elevada calidad agrícola, zonas de interés arqueológico, proximidad a edificaciones, zonas de interés faunístico, así como, en general, zonas de elevado interés ecológico o paisajístico. Las citadas zonas de exclusión se tendrán en consideración en el caso de ser necesarios préstamos o vertederos, que en cualquier caso deberán cumplir las condiciones citadas para ellos anteriormente.

La restauración vegetal e integración paisajística incluirá el total de áreas afectadas por las obras (zonas de instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos, etc.), y todos los taludes y enlaces. Para la revegetación se utilizarán especies autóctonas que sean de Regiones de Procedencia y/o Regiones de Identificación y Utilización de Material Forestal de Reproducción presentes en la Comunidad Autónoma de La Rioja, debiendo contar las especies a emplear con la autorización de la Dirección General de Medio Natural con el fin de garantizar su origen.

Para la elaboración del proyecto de construcción se deberá realizar la prospección intensiva estipulada en el estudio de impacto ambiental que determinará las medidas correctoras y los posibles ajustes del trazado. El trazado definitivo junto con las medidas preventivas y correctoras para minimizar la posible afección a los yacimientos de Las Aleras, Aguadillas y El Bollo, así como cualquier otro que pudiera detectarse durante la prospección, deberán remitirse a la Dirección General de Cultura del Gobierno de La Rioja para su informe y valoración. Las citadas medidas incluirán la realización de sondeos arqueológicos previos a la construcción de la carretera que determinarán las medidas complementarias necesarias para la preservación o documentación de los restos patrimoniales.

A pesar de escasez de lugares habitados próximos al trazado reconocida en el estudio de impacto ambiental, en el proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y con el R. D. 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El citado estudio acústico deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación y garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos en el citado Real Decreto, estableciendo el desarrollo de medidas de protección como pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra u otras, si el resultado del estudio identificara algún punto donde éstas fueran necesarias para alcanzar los citados objetivos de calidad.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Ello se realizará de acuerdo con las indicaciones de 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).

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental para garantizar la correcta ejecución y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras previstas en el estudio informativo, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si estas resultaran insuficientes o si aparecieran efectos ambientales negativos no previstos. El programa de vigilancia del estudio incluye controles tanto la fase de obra como la de explotación. Para la fase de obras propone controles relativos a las instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos y caminos de obra; las prospecciones y medidas de protección del patrimonio arqueológico; el jalonamiento; las medidas de restauración de las superficies afectadas por la obra; y las restricciones de la programación de las obras. Para la fase de explotación propone controles para el seguimiento de las superficies revegetadas; las medidas de corrección hídrica y las medidas de permeabilización para la fauna, el ganado y las personas.

El proyecto de construcción incorporará la actualización del plan de vigilancia ambiental teniendo en consideración las condiciones que incorpora la presente declaración de impacto ambiental y las medidas de protección que se deriven de los estudios exigidos.

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.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del estudio informativo «Variante de El Villar de Arnedo CN-232. P.K. 369,5 al 373,0», concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se ejecute la solución Sur adoptando las medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones señaladas en la presente Resolución, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 17 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

