

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**18902** *Resolución de 8 de noviembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Carretera N-211 de Guadalajara a Alcañiz y N-240 de Córdoba a Tarragona, puntos kilométricos 194,5 al 200,5. Variante de La Mata de los Olmos.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, 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 ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, 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 el órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es construir un tramo alternativo a la travesía de la N-211 de Guadalajara a Alcañiz y Lérida y N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca que posibilite la continuidad de los tráficos de largo recorrido, evitando que circulen por el casco urbano de La Mata de los Olmos (Teruel). La actuación permitirá independizar los tráficos generados por la población de los de medio y largo recorrido, aumentando de este modo la seguridad vial.

El proyecto se ubica en la Comunidad Autónoma de Aragón, en los términos municipales de La Mata de los Olmos y de Los Olmos, en la provincia de Teruel.

La nueva variante de La Mata de los Olmos discurrirá aproximadamente entre los puntos kilométricos 194,500 y 200,500 de la N-211. Estará formada por una calzada de 7 metros de ancho con dos carriles, uno por cada sentido de circulación, y arcenes exteriores de 2,50 m de ancho. El diseño tendrá en cuenta las exigencias geométricas de la norma 3.1-IC para una carretera convencional de velocidad de proyecto 100 km/h. Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a la nueva carretera. La sección del firme proyectado está constituida por mezclas bituminosas sobre zahorra artificial.

Se plantean dos alternativas, que se sitúan al sur del núcleo urbano de La Mata de los Olmos.

La alternativa 1, o solución 1, tiene 4.186 m de longitud y comienza a la altura del p.k. 191 de la actual carretera N-211. Discurre por los términos municipales de La Mata de los Olmos y, de forma marginal, por el término municipal de Los Olmos. En esta alternativa se proyectan dos intersecciones de acceso a La Mata de los Olmos, la primera situada en el inicio del trazado de la variante, al oeste del núcleo urbano de La Mata de los Olmos, y la segunda intersección se sitúa al final del trazado de la nueva variante, al este del núcleo urbano. Ambas intersecciones son del tipo intersección en «T» con lágrima central y se proyecta la canalización de todos los movimientos posibles mediante carriles centrales de almacenamiento y espera para la realización de los giros a la izquierda y carriles de cambio de velocidad en los movimientos de giro a la derecha. Para mantener la permeabilidad

transversal, se proyectan tres pasos inferiores y un paso superior para permitir el cruce de los caminos interceptados por la nueva variante. Igualmente, se diseña la reposición de caminos paralelos a la traza en algunas zonas para conectar entre sí los caminos transversales interrumpidos. El número de obras de drenaje total es de doce y están formadas por tubos de hormigón armado Ø1800 y marcos rectangulares sencillos o bicelulares de distintas dimensiones.

La alternativa 2, o solución 2, tiene 4.723 m de longitud y es la que más alejada del casco urbano se sitúa, discurriendo su trazado al pie de la ladera de los montes denominados La Pedriza. El punto inicial de esta alternativa se sitúa sobre la carretera N-211 antes que el de la alternativa 1, y el punto final coincide con el de la alternativa 1. En la alternativa 2 se disponen dos intersecciones del mismo tipo que en la alternativa 1, al principio y al final del trazado de la misma. Para mantener la permeabilidad transversal, se proyectan cuatro pasos inferiores que permiten la continuidad de los caminos interceptados por el trazado. El número de obras de drenaje total es de diez y están formadas por tubos de hormigón armado Ø1800 mm y marcos rectangulares sencillos o bicelulares de distintas dimensiones.

Tras realizar una valoración de las alternativas, el promotor establece la alternativa 1 como la solución más adecuada.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—Del inventario ambiental del medio del estudio de impacto ambiental (EslA) se destaca lo siguiente:

**Geomorfología e Hidrología.** No existen cursos fluviales de entidad. Hay pequeñas vaguadas, siendo las más importantes la de La Val del Portillo, que discurre desde el inicio de los corredores hacia el pueblo de La Mata de los Olmos, y la del Barranco del Villar. El arroyo Val del Portillo es afectado por los primeros tramos de las dos alternativas.

**Hidrogeología.** La vulnerabilidad del acuífero subyacente es de media a alta. La unidad hidrogeológica sobre la que se sitúa el proyecto, según la Oficina de Planificación Hidrológica de la Confederación Hidrográfica del Ebro, es la número 801 Cubeta de Oliete, dentro del dominio hidrogeológico Maestrazgo-Catalánides. Se han detectado siete pozos de captación próximos a las alternativas planteadas, antiguos y que casi no se explotan dado su rápido agotamiento.

**Vegetación.** En la zona de influencia del proyecto hay tres hábitats de interés comunitario, ubicados fuera de espacios Red Natura 2000: 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus* spp. y 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica. La alternativa 2 afecta directamente al hábitat 9340.

En la zona afectada por el proyecto hay una cuadrícula de flora donde se han encontrado ejemplares de *Crossidium aberrans*, especie catalogada en peligro de extinción en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón. Las dos alternativas pasan fundamentalmente por zonas muy antropizadas usadas para suelo agrícola, por lo que el promotor no espera que en estas zonas se encuentre dicha especie protegida.

En el EslA se estima como corredor ecológico el espacio de carrascal y quejigal situado al sur, que va de este a oeste en una franja estrecha de vegetación natural bien conservada. La alternativa 2 pasa cerca de este carrascal y quejigal.

**Fauna.** Todo el término municipal es un ámbito de protección del *Austropotamobius pallipes* (cangrejo de río común), especie catalogada como «en peligro de extinción» en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón.

En el EslA se indica que existen 5 especies consideradas como de interés especial: *Felis silvestris*, *Coronella austriaca*, *Elaphe scalaris*, *Lacerta lepida*, *Bufo bufo* y *Bufo calamita*.

Entre las especies de aves, además de la numerosa ornitocenosis ligada al matorral y a los secanos, compuesta en su mayor parte por paseriformes, hay presencia de rapaces que acuden por un comedero de aves necrófagas dentro del término municipal no muy lejos de las alternativas, entre las cuales están presentes habitualmente en la zona: buitre leonado (*Gyps fulvus*), ratonero común (*Buteo buteo*), águila culebrera (*Circaetus gallicus*), águila calzada (*Hieraaetus pennatus*) y, eventualmente, alimoche (*Neophron percnopterus*)

y águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), ésta última catalogada como en peligro de extinción en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón.

Asimismo, en el área de afección del proyecto hay una zona donde se ha detectado la presencia de individuos de la especie alimoche (*Neophron percnopterus*).

Otras especies de fauna protegida potencialmente afectadas por la ejecución del proyecto que cita el EslA son: nutria (*Lutra lutra*), murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), chova piquirroja (*Pyrhocorax pyrrhocorax*), galápago leproso (*Mauremys leprosa*), eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*), sapo partero común (*Alytes obstetricans*), sapo de espuelas (*Pelobates cultripes*) y lobo de río (*Barbatula barbatula*).

Patrimonio cultural. Fuera del casco urbano de La Mata de los Olmos se hallan los siguientes yacimientos de interés: Regalía Baja, San Cristóbal, El Cubico, Las Torrazas I y Venta de la Pintada. El yacimiento de El Cubico está muy próximo a la alternativa 1, por lo que puede verse afectado.

Montes. Los montes de utilidad pública localizados en el entorno de actuación están al norte de las alternativas sin ser afectados. El monte que será afectado por las dos alternativas, en mayor medida por la alternativa 2, es el monte consorciado TE número 3139.

Socioeconomía. En la zona, la superficie agraria útil es un valor escaso y sin posibilidades de aumento. Desde el punto de vista económico, la agricultura y ganadería constituye una parte importante de la renta de los residentes del municipio.

Existe una densa red de caminos rurales de uso agrícola y forestal.

Hay líneas eléctricas que se verán afectadas por las dos soluciones.

El pozo de bombeo para abastecimiento de agua potable del municipio de La Mata de los Olmos se verá directamente afectado por la alternativa 2.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

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

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 3 de diciembre de 2007, tuvo entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente de la Dirección General de Carreteras, el documento inicial del proyecto para iniciar el trámite de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. De acuerdo con el artículo 8.1 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, con fecha de registro de salida 12 de mayo de 2008, se remitió el documento inicial del proyecto a los siguientes organismos y entidades:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR) . . . . .	–
Ayuntamiento de La Mata de los Olmos. . . . .	–
Ayuntamiento de Los Olmos. . . . .	–
Colegio Oficial de Geólogos de Aragón. . . . .	X
Confederación Hidrográfica del Ebro. . . . .	–
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón. . . . .	–
Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón. . . . .	X
Dirección General de Desarrollo Rural del Departamento de Agricultura y Alimentación del Gobierno de Aragón. . . . .	X
Dirección General de Energía y Minas del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de Aragón. . . . .	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón. . . . .	X

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Urbanismo del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón.....	–
Dirección General del Medio Natural de Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.....	–
Delegación del Gobierno en Aragón.....	–
Diputación Provincial de Teruel.....	–
Federación Aragonesa de Caza de Teruel.....	–
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Dpto. de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.....	X
OTUS - Ecologistas en Acción.....	–
SEO.....	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las respuestas a las consultas del documento inicial del proyecto son las siguientes:

El Colegio Oficial de Geólogos no observa afecciones al patrimonio geológico ni al paleontológico.

El Servicio Provincial del Departamento de Agricultura y Alimentación del Gobierno de Aragón no considera acertada la catalogación de los cultivos de secano como elemento no limitante, ya que la superficie agraria útil en La Mata de los Olmos es un valor escaso y sin posibilidades de aumento, por lo que se tiene que elevar la ponderación del cultivo en secano en la evaluación de los corredores. Señala que, desde el punto de vista económico, la agricultura y ganadería constituye una parte importante de la renta de los residentes en el municipio. Por otra parte, también considera que hay que estudiar los efectos de la infraestructura desde el punto de vista de la erosión, evacuación de escorrentías y acceso a fincas, y evitar el efecto barrera entre ambas márgenes de la variante, bien mediante pasos a distinto nivel o caminos de servicio.

La Dirección General de Energía y Minas del Gobierno de Aragón advierte que en el corredor elegido existen derechos mineros que pueden verse afectados por el proyecto.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino informa que:

El proyecto no presenta impactos reseñables sobre la biodiversidad, siempre y cuando el trazado evite los hábitats de interés comunitario y discurra a través de los cultivos y repoblaciones de pino carrasco (*Pinus halepensis*) del entorno de la localidad, y se tomen las medidas preventivas y correctoras necesarias para minimizar los impactos potenciales sobre el medio natural y asegurar la permeabilidad del territorio.

No hay afección a espacios incluidos en Red Natura 2000 de forma directa o indirecta ni a otros espacios naturales protegidos.

En el área de influencia del proyecto se identifican tres tipos de hábitats de interés comunitario ubicados fuera de la Red Natura 2000: 5210 Matorral arborescente con *Juniperus* spp., 8210 Pendientes rocosas calcícolas con vegetación casmofítica, y 9340 Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

El proyecto puede afectar a las siguientes especies protegidas de fauna: nutria (*Lutra lutra*), murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), águila perdicera (*Hieraetus fasciatus*), alimoche (*Neophron percnopterus*), chova piquirroja (*Pyrhocorax pyrrhocorax*), galápago leproso (*Mauremys leprosa*), eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*), sapo partero común (*Alytes obstetricans*), sapo de espuelas (*Pelobates cultripes*), lobo de río (*Barbatula barbatula*). Algunas de las especies citadas están catalogadas como en peligro de extinción o vulnerables por el Catálogo Español de Especies Amenazadas y/o por el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón. Informa que el número de especies afectadas aumentaría si el trazado de la carretera coincidiese con los hábitats de interés comunitario mencionados. Destaca la proximidad a la zona de actuación de posibles territorios de campeo del águila perdicera (*Hieraetus fasciatus*), catalogada como en peligro de extinción en el Catálogo

de Especies Amenazadas de Aragón. Indica que se debe incluir un listado de la fauna y la flora afectada directamente por el proyecto a partir de información bibliográfica, consultas a expertos y trabajo sobre el terreno.

Propone algunas medidas preventivas y correctoras: evitar en lo posible las líneas rectas y las morfologías excesivamente geométricas en el acabado final de los taludes, si los hubiera; en función de la proximidad de la variante a los núcleos urbanos o a los hábitats de interés comunitario indica que podría ser adecuada la instalación de pantallas acústicas (nunca transparentes para evitar la colisión de aves); considera que se deben crear y/o adaptar pasos de fauna para los distintos grupos faunísticos inventariados, siguiendo las indicaciones recogidas en la publicación del Ministerio de Medio Ambiente «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (2006), recomendando en este caso: Pasos inferiores con accesos bien acondicionados y revegetados en los que se evite su inundación y que permitan el paso de animales pequeños y medianos; en los pasos para pequeños vertebrados, ramas secas y troncos para facilitar su refugio; y en el caso de los pasos para anfibios, asimismo, ir acompañados de estructuras que actúen como guías para facilitar su localización.

Advierte de la presencia en las proximidades de La Mata de los Olmos del gasoducto de cuencas mineras.

El Servicio de Prevención y Protección del Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón informa que en la actualidad no se conoce ningún yacimiento paleontológico en el área afectada por el proyecto, pero la aparición de restos óseos en fase de ejecución se deberá comunicar al Servicio de Prevención y Protección del Patrimonio Cultural. También indica que, en la fase de redacción del proyecto constructivo, deberán llevarse a cabo labores de prospección arqueológica con las que se elaborará el estudio de impacto definitivo que las diferentes alternativas de trazado que se planteen producirán al Patrimonio Cultural, y que este estudio será determinante, desde el punto de vista cultural, para la selección de la alternativa de trazado definitiva. Asimismo señala que la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón establecerá, en función del estudio de impacto sobre el patrimonio cultural definitivo, las medidas correctoras adecuadas para la protección del patrimonio cultural aragonés, que se incluirán en los proyectos constructivos.

La Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón informa que en el ámbito de actuación no se encuentra incluida la traza de ninguna carretera de titularidad autonómica.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental indica que se deberá estudiar: la fauna y vegetación natural con estudios de campo y cartografía; las especies de fauna amenazadas con detalle, con especial atención al alimoche y al cangrejo de río común; la afección a montes consorciados (TE número 3139) y montes de utilidad pública (número 115-C); los impactos de préstamos y vertederos sobre el medio, proponiendo las medidas correctoras necesarias, incluidas las de restauración paisajística, y deberán evitar ocupar zonas con vegetación natural, siendo más adecuados los vertederos autorizados, canteras abandonadas, zonas deterioradas y campos de cultivo; y deberá tenerse en cuenta el Decreto 262/2006, de 27 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de la producción, posesión y gestión de los residuos de la construcción y la demolición y del régimen jurídico del servicio público de eliminación y valorización de escombros que no procedan de obras menores de construcción y reparación domiciliaria en la Comunidad Autónoma de Aragón.

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. Con fecha de registro de salida 15 de octubre de 2008, se remite al promotor la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, incluyendo una copia de las consultas recibidas y los aspectos más relevantes que debería contemplar el estudio de impacto ambiental.

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

a) Estudio de impacto ambiental. El trámite de información pública se realiza con fecha 27 de julio de 2009 mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

Con fecha 8 de enero de 2010, tuvo entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, remitido por la Dirección General de Carreteras, el expediente integrado por el estudio informativo con el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El 3 de febrero de 2010 se solicita a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento documentación que acredite el cumplimiento del preceptivo trámite dispuesto en el artículo 9.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, que no se había incorporado en el expediente remitido al órgano ambiental. El 10 de septiembre de 2010, tuvo entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino documentación que acreditaba parcialmente el cumplimiento de dicho trámite. El 22 de septiembre de 2010, tuvo entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino documentación con la que se acreditaba totalmente su cumplimiento.

b) Información pública. Resultado. No se recibió ninguna alegación.

c) Consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado. Los informes recibidos durante el trámite de consultas son seis, procedentes de los siguientes organismos: Dirección General de Energía y Minas del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de Aragón; Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón; Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón; Servicio Provincial de Teruel de la Dirección General de Desarrollo Rural del Departamento de Agricultura y Alimentación del Gobierno de Aragón; Ayuntamiento de La Mata de los Olmos; e Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.

Los aspectos ambientales más significativos de las alegaciones son:

La Dirección General de Energía y Minas del Gobierno de Aragón informa que no cabe hacer más consideraciones al respecto.

La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón informa que la ejecución de los sucesivos proyectos constructivos estará supeditada a la realización y posterior valoración de las prospecciones arqueológicas a llevar a cabo con anterioridad a la ejecución de los mismos.

La Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón informa que en el ámbito de actuación no se encuentra incluida la traza de ninguna carretera de titularidad autonómica (ni existente ni en proyecto), e informa favorablemente sobre la opción recomendada en el estudio informativo.

El Servicio Provincial de Teruel de la Dirección General de Desarrollo Rural del Departamento de Agricultura y Alimentación del Gobierno de Aragón considera correcta la actuación propuesta, que además ha tenido en cuenta las alegaciones realizadas anteriormente por su Departamento.

El Ayuntamiento de La Mata de los Olmos manifiesta ser contrario al estudio informativo de la variante y a su ejecución. Considera mejor opción el corredor norte, por los siguientes motivos:

Afecta menos a las tierras de cultivo, permite que desde la variante se siga viendo el núcleo urbano, y estima que la alternativa por el corredor norte tendrá aproximadamente la misma longitud y parecido coste.

Las alternativas de la variante por el corredor sur que contempla el estudio informativo: discurren por la zona más rica de cultivos de ese municipio; afectarán a varios pasos de ganado y vías pecuarias; afectarán gravemente al coto de caza propiedad del ayuntamiento; pueden afectar a su abastecimiento de agua potable, puesto que los dos pozos de

suministro están ubicados en esta zona, así como a una amplia red tuberías que conducen el agua al polígono Campojamón y a diferentes granjas de porcino; y las alternativas se encuentran en una zona que es atravesada por conductos de gas natural.

El corredor sur es el que más agrava el impacto negativo de la pérdida de vitalidad del pueblo que supone la construcción de una variante.

El Plan Especial de Teruel, en el que se enmarca esta variante, tiene entre sus objetivos la fijación de población en la provincia. Alejar los pueblos pequeños de las vías de comunicación haciéndolos invisibles, como resulta de la ejecución de la alternativa 1 o de la alternativa 2, convierte la tarea de mantener el comercio y los servicios en tarea imposible.

El promotor responde que:

Durante la redacción del estudio informativo se realizaron recorridos de campo, tanto en el corredor norte como en el sur comprobándose que, cualquier solución que se plantease por el corredor norte supondría, en principio, mayor longitud de la variante al tener que atravesar terreno de orografía más accidentada, mayor alejamiento del casco urbano debido a la situación del nuevo cementerio e instalaciones agrícolas, pérdida o considerable alejamiento de la intersección norte, con lo que las instalaciones industriales existentes cercanas al corredor sur quedarían alejadas de la principal vía de comunicación, mayor afección ambiental y mayor afección a terreno de cultivo por el lógico aumento de longitud. De todo lo anterior, el promotor deduce, por un lado, que el medio socioeconómico quedaría notablemente más afectado si se tomase en consideración el corredor norte, teniendo en cuenta que la actividad industrial se sitúa próxima al corredor sur; y por otro, que el coste económico sería mayor.

Se han inventariado un total de 7 pozos de suministro de agua de los cuales 3 están abandonados y los dos pozos de suministro de agua potable, el de abastecimiento a la zona recreativa y el de abastecimiento a la población, se sitúan alejados del trazado de la alternativa propuesta. También añade que durante la redacción del estudio informativo se realizó la correspondiente coordinación con los diferentes organismos afectados para solicitar la información necesaria sobre instalaciones de suministro y redes existentes, mediante la comunicación escrita enviada a cada uno de ellos, remitiendo contestación las compañías eléctricas, telefónicas y de gas, pero no el Ayuntamiento de La Mata de los Olmos, al que también se le solicitó la información disponible. El promotor señala que, en cualquier caso, durante la redacción del correspondiente proyecto de construcción, se realizarán los trabajos necesarios de localización de servicios existentes y se proyectarán y valorarán adecuadamente la reposición de los mismos.

La continuidad de los caminos existentes queda garantizada mediante pasos sobre o bajo la variante, y que la afección a terrenos de cultivo y al coto de caza, dentro de ser inevitable, ha pretendido ser la mínima indispensable.

No comparte la afirmación de que todas las variantes de población reducen la actividad de una localidad, ya que en muchas ocasiones, la construcción de una variante ha producido el efecto contrario: han aumentado el dinamismo de las poblaciones al dotarlas de mejores comunicaciones, calidad de vida y oportunidades de desarrollo industrial y urbanístico al liberarlas de vías de comunicación que discurren por el casco urbano, que suponen barreras a dicho desarrollo. El promotor añade que debe tenerse siempre en cuenta el interés general al particular, ya que son muchos los usuarios de una carretera que también consideran que deben beneficiarse de la misma.

Fijar o incrementar los habitantes de una población no es tarea única de una variante de una carretera sino que ésta es un instrumento más a tener en cuenta para llevarla a cabo.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón indica que se deberá reducir el efecto barrera, siguiendo las indicaciones recogidas en la publicación del Ministerio de Medio Ambiente Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (2006). También señala que se deberá realizar el rescate de viejos olivos, y su uso preferente en las labores de restauración. El promotor responde que en la redacción del proyecto de construcción se

tendrán en cuenta estas consideraciones. Por otra parte, el INAGA señala que, dada la proximidad de nido de alimoche, las labores que impliquen un mayor índice de ruidos, como la excavación por percusión o voladuras, en una área de 1 km alrededor del nido de alimoche, se deberán realizar fuera de la época de reproducción de la especie, del 15 de marzo al 15 de julio, si bien durante este periodo se podrá trabajar con los medios citados si se certifica por técnico competente experto en fauna silvestre la ausencia de esta u otra especie amenazada en el ámbito de 1 km alrededor de la obra. El promotor responde que en el proyecto de construcción se hará constar esta apreciación.

#### 4. Integración de la evaluación.

4.1. Análisis ambiental para selección de alternativas. En el documento inicial del proyecto para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental se presentaron dos corredores: uno al norte del municipio y otro al sur. Del análisis y valoración de estos corredores, el promotor seleccionaba el corredor sur como el idóneo para albergar la futura variante.

El promotor, tras analizar las contestaciones recibidas de las consultas sobre el documento inicial del proyecto, confirma su decisión de que el corredor sur es el más favorable, y en el estudio de impacto ambiental desarrolla dos alternativas basadas exclusivamente en el corredor sur seleccionado: alternativa 1, o solución 1; y alternativa 2, o solución 2.

En el estudio informativo se ha realizado un análisis comparativo de las dos alternativas propuestas, estableciendo criterios de selección ambientales, económicos, territoriales y funcionales. El promotor concluye que la opción más adecuada es la alternativa 1, que además es la menos lesiva desde el punto de vista ambiental.

Del análisis ambiental de las alternativas, el promotor realiza valoraciones que se resumen a continuación:

Balance de movimientos de tierras (en m<sup>3</sup>):

Volumen	Alternativa 1	Alternativa 2
Tierra vegetal . . . . .	41.569,68	49.765,20
Terraplén. . . . .	192.605,80	267.519,96
Desmante . . . . .	237.458,66	243.151,38
Suelo seleccionado . . . . .	23.229,87	25.336,51
S-EST3. . . . .	26.862,15	29.662,31
Suelo adecuado . . . . .	5.061,46	8.373,62

La alternativa 1 se sitúa en terrenos más llanos y con orografías menos afectadas por riesgos derivados de la red de drenaje del territorio.

Se produce mayor afección a la vegetación natural y protegida en la alternativa 2, por la existencia de hábitats de interés comunitario y zonas de vegetación natural de mayor valor que las zonas atravesadas por la alternativa 1, en su mayoría campos de cultivo.

La fauna que afecta la alternativa 2 es más variada (atravesada tipos de hábitats diferentes, campos de cultivos, bosques de pinos, laderas con carrascas y quejigos, etc.) que la alternativa 1.

Los impactos detectados sobre la fauna en la fase de obras son de mayor intensidad en la alternativa 2, debido a la cercanía al corredor ecológico que se ha considerado el carrascal y quejigal, y a la cercanía del comedero de necrófagas existente en el término municipal. En la fase de servicio, el impacto sobre la fauna es también mayor en la alternativa 2, debido al tipo de fauna existente y a la proximidad a zonas más naturales.

En cuanto el impacto sobre el paisaje, en el EsIA se indica que hay muy pocos puntos desde donde se pueden ver las zonas afectadas, debido a que las variantes se encuentran detrás de unas lomas que las separan del núcleo poblacional. La distancia a la que se encuentra el observador es menor en el caso de la alternativa 1 y, por tanto, la intrusión



visual de la infraestructura es mayor que en la alternativa 2. Por otro lado, la alternativa 1 tiene 1.000 m más de desmonte en el lado de la carretera que da hacia el núcleo poblacional, por lo que se verá menos desde la población.

Respecto al patrimonio cultural, la alternativa 1 puede afectar directamente al yacimiento El Cubico, que se encuentra a una distancia aproximada de 50 metros del punto kilométrico 1+520 de esta alternativa. La alternativa 2 no cuenta con patrimonio arqueológico cerca.

El gasoducto de Cuencas Mineras no resulta afectado por ninguna de las dos soluciones propuestas.

El pozo de bombeo para el suministro de agua potable del municipio de La Mata de los Olmos se verá afectado directamente por la alternativa 2.

Se han previsto 1.610 m de caminos repuestos en la alternativa 1 y de 2.580 m en la alternativa 2.

En cuanto a la contaminación acústica durante la fase de servicio, la alternativa 1 se sitúa a una distancia de aproximadamente 500 m en línea recta, en su punto más cercano, desde la N-211 en el núcleo urbano. La alternativa 2 está a unos 900 m. El EsIA considera ambas distancias suficientes para no proceder a realizar un estudio acústico ni atmosférico que incluya el cálculo detallado del nivel de ruido y gases existente en la zona urbana de La Mata de los Olmos como consecuencia del tráfico de la carretera. También indica que las lomas existentes entre las alternativas planteadas y el núcleo urbano actuarán como pantallas antirruído y antigases naturales, y que los desmontes incluidos en las dos alternativas actuarán de forma natural como pantallas sónicas.

Préstamos, yacimientos, canteras y vertederos. En el EsIA se seleccionan e identifican seis yacimientos de materiales granulares en el entorno de actuación para la construcción de rellenos, en capas de coronación y para la formación de explanada. El promotor indica que los seis yacimientos propuestos se sitúan junto a frentes ya abiertos, por lo que no prevé que su explotación ocasione graves inconvenientes.

Asimismo, en el EsIA se indica que en un radio de unos 50 km existen plantas de asfalto, canteras, graveras y plantas de hormigón suficientes para la obtención de los materiales necesarios para la construcción de la variante.

También indica que, según los mapas de Rocas Industriales, en las proximidades de La Mata de los Olmos hay varias explotaciones de caliza, arcillas y caolines, en principio abiertas para satisfacer necesidades puntuales.

Dado el volumen requerido de zahorras artificiales, mezclas bituminosas y hormigones, el promotor identifica once plantas de suministro próximas a La Mata de los Olmos, así como los productos que ofrecen.

Realizado el estudio geotécnico, el promotor considera que los materiales de excavación procedentes de la traza son aprovechables en su mayor parte para la formación de terraplenes.

El acopio de material puede hacerse sobre la propia traza, ya que existe alternancia entre tajos de desmonte y terraplén.

En la alternativa 1 hay más desmonte que terraplén, por lo que el EsIA incluye un listado de graveras inactivas donde considera que pueden llevarse las tierras sobrantes para proceder a su relleno y a su restauración paisajística. En el caso de la solución 2, el desmonte es menor que el terraplén, por lo que no habrá tierras sobrantes.

4.2. Impactos significativos de la alternativa elegida. Los impactos significativos de la alternativa 1 elegida por el promotor se indican a continuación en base a los siguientes factores:

Calidad de las aguas. El arroyo Val del Portillo es el cauce más significativo que se cruza, que es afectado en el primer tramo de la alternativa. Todo el término municipal está situado encima del acuífero Cubeta de Oliete. Los impactos están directamente relacionados con los vertidos accidentales de cualquier tipo, y con los aportes de sólidos en suspensión procedentes de los movimientos de tierras. En general, y según el estudio realizado, no se dan grandes impactos sobre la calidad de las aguas, que se prevén, dependiendo de la acción impactante, de carácter moderado o compatible.

Red de drenaje. Durante la fase de obras, todas las acciones o aspectos que tienen una intervención directa sobre el terreno (movimientos de tierras, eliminación de la cubierta vegetal, desbroces, despejes, muros de contención, etc.) pueden cambiar los flujos de agua hacia zonas impermeables, afectando a la capacidad de recarga del acuífero. El relleno de vertederos alterará sustancialmente la red de drenaje superficial, produciendo un impacto de intensidad alta con un área de influencia puntual, y será necesaria la aplicación de medidas correctoras. Durante la fase de explotación, la carretera crea una superficie impermeable, por lo que el agua de lluvia vierte por puntos concretos al terreno, pudiendo crear en estas zonas encharcamientos o incluso inundaciones si el diseño se hiciera mal. En la fase de obras, los impactos se estiman moderados o compatibles; y en la fase de servicio, el impacto se prevé moderado.

Vegetación. El trazado prácticamente atraviesa campos de cultivo, y en algún tramo, monte bajo y algún bosque de pino de repoblación. El impacto sobre los cultivos y la vegetación natural se estima moderado.

Fauna. Durante la fase de construcción se producirá destrucción de hábitats, efecto barrera y perturbación sobre la etología de las especies. Durante la fase de servicio se producirá un efecto barrera por la presencia de la carretera (si bien la carretera no se vallará) y un incremento de riesgo de mortalidad por atropello. El impacto se considera moderado. El efecto por la presencia de la carretera en la fase de servicio es permanente e irrecuperable, y sólo se puede mitigar.

En cuanto al *Austropotamobius pallipes* (cangrejo de río común), por ser una especie acuática, no se prevé que sea afectada por la alternativa elegida al no atravesar cursos fluviales de envergadura.

Paisaje. Las acciones que causan mayores impactos paisajísticos son la construcción y presencia de la propia infraestructura, de sus estructuras anejas (viaductos, muros, etc.), los movimientos de tierras y aquellas otras acciones que producen un cambio en la vegetación y morfología del lugar, como pueden ser el movimiento de maquinaria, las zonas de vertederos y prestamos, etc. Para la valoración del impacto, el estudio de impacto ambiental indica que se han utilizado los criterios de calidad visual, en función del paisaje donde se asientan las obras; y de fragilidad paisajística, en función de la capacidad que tiene la unidad afectada de absorber una acción y el potencial número de observadores. El impacto se prevé moderado, excepto el relleno de vertederos, que se considera positivo.

Patrimonio histórico-artístico. Se puede afectar directamente al yacimiento El Cubico, con número de referencia 1-ARQ.TER-028-146-003 (44-146-0004), que se encuentra a una distancia aproximada de 50 metros del punto kilométrico 1+520 de la variante. En caso de daño o destrucción del yacimiento durante la fase de construcción, o de sellado por la presencia de la carretera durante la fase de servicio, el efecto sería irreversible e irrecuperable.

Uso del suelo. El principal uso del suelo afectado es agrícola. En la fase de obras se producirán expropiaciones, y durante la fase de servicio, el impacto principal que se genera es por la presencia de la carretera. La fragmentación del territorio puede afectar de forma irregular al laboreo de fincas agrícolas que queden separadas por la carretera, algunas de ellas de tamaños reducidos o con formas residuales que produzcan un encarecimiento de la producción de los cultivos, que podría deberse a la necesidad de realizar desplazamientos a un lado y al otro de la carretera o a la imposibilidad de cultivar de forma económicamente rentable los retales de fincas resultantes tras la fragmentación. Estos efectos sobre el uso del suelo son de carácter irreversible e irrecuperable. El impacto se prevé moderado.

Calidad atmosférica. En la fase de obras, habrá una disminución de la calidad del aire por emisión de partículas en suspensión y sedimentables. En la fase de obras y durante la fase de servicio, habrá emisiones de gases contaminantes generados por los motores de la maquinaria y por el tráfico de la carretera respectivamente. La valoración de estos impactos sobre la calidad atmosférica es de moderado en la mayoría de las acciones impactantes. Durante la fase de servicio, la descongestión del tráfico tendrá un efecto positivo sobre la población.

Salud humana. Durante las obras, pueden afectar los ruidos, el movimiento de tierras, las voladuras, el movimiento de maquinaria, la contaminación atmosférica y los vertidos accidentales. En la fase de servicio, si bien los efectos son negativos, se mejora la situación actual del núcleo poblacional debido a que se aleja la fuente emisora de ruido y

contaminación de la población, por lo que la actuación produce un efecto positivo con respecto a la situación actual. Los impactos se valoran como compatibles o moderados.

Medio socio-económico. Los principales impactos que se prevén en este ámbito son los relacionados con el coste de oportunidad de los terrenos expropiados, que pierden su capacidad productiva; y la afección a diversas infraestructuras, caminos rurales o vías pecuarias. El impacto de las expropiaciones se prevé moderado, y la afección a las infraestructuras presentes en la zona se considera compatible durante la fase de obras, debido a su temporalidad. En la fase de servicio, la variante desviar el tráfico del núcleo poblacional, evitando molestias a sus habitantes y mejorando la circulación de los viajeros al no tener que recorrer la travesía, por lo que este efecto se considera positivo en el EsIA.

Edafología. En la fase de construcción, el movimiento de maquinaria, apertura de pistas de acceso a obra, explanaciones para parque de maquinaria y acumulación temporal de materiales, así como la construcción en sí de la carretera producirá una pérdida de las características del suelo, disminuyendo considerablemente la permeabilidad, porosidad, capacidad de retención del agua, contenido en materia orgánica, etc. Durante la fase de servicio, el área que ocupa la infraestructura produce una pérdida de suelo como recurso, de efecto irreversible. Los impactos se consideran entre compatibles y moderados.

Inducción de riesgo. Los mayores impactos generados durante esta fase son los movimientos de tierras y voladuras, que provocan pérdida de estabilidad del terreno y, por tanto, propicia el arrastre de materiales (erosión) o los movimientos en masa de otras zonas (deslizamientos). El relleno de vertederos tiene un efecto negativo por tratarse de un acopio de materiales que no tienen cohesión entre ellos. Todos estos efectos generados se consideran irreversibles e irrecuperables. Los impactos se prevén moderados. Por otro lado, los muros de contención tendrán un efecto positivo por colaborar en retener materiales arrastrados por lluvias y escorrentías, y por evitar el fenómeno de los deslizamientos en taludes próximos a la carretera.

4.3. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán. El estudio de impacto ambiental desarrolla una serie de medidas preventivas y correctoras, que se resumen brevemente en este cuadro:

Impacto	Medidas preventivas y correctoras
Aumento de partículas en suspensión a la atmósfera.	Fase de obras: Jalonamiento del perímetro de actuación. Limitación de velocidad de los vehículos por caminos sin pavimentar. Utilización preferente de la red viaria actual (especialmente caminos pavimentados o con firme estabilizado) para caminos de acceso temporales. Minimizar el número de viales para la maquinaria. Uso de toldos o lonas en camiones. Estabilización y humectación de acopios de materiales susceptibles de emitir polvo. Riegos periódicos con camiones cuba de las superficies de actuación y de los caminos de obra. Almacenamiento de áridos en tolvas cerradas. Antes del inicio de las obras, identificación de los elementos más sensibles, que serán objeto de atención especial. Si las molestias superan lo aceptable, además: riegos en formaciones vegetales afectadas, riego de los cultivos durante la época de floración y fructificación, lavado de los elementos arquitectónicos o de la infraestructura afectados, limpieza periódica de tramos sucios, sistemas para lavado de ruedas de camiones, sistemas de captación de polvo en los puntos sensibles, realización de unidades de obra problemáticas en horarios con menor incidencia sobre población.
Emisión de gases contaminantes a la atmósfera.	Fase de obras: Prioridad maquinaria de menor emisión de gases. Inspección técnica de vehículos (ITV). Revisión y mantenimiento de la maquinaria. Cumplimiento normativa vigente. Fase de servicio: Señalización vial adecuada para mantener un tráfico fluido y constante.

Impacto	Medidas preventivas y correctoras
Ruido.	<p>Fase de obras:</p> <p>Prioridad maquinaria de menor generación de ruido.  Inspección técnica de vehículos (ITV).  Revisión y mantenimiento de la maquinaria.  Cumplimiento normativa vigente.  Antes del inicio de las obras, identificación de los elementos más sensibles al ruido, que serán objeto de atención especial.  Mediciones de niveles acústicos en las zonas sensibles de acuerdo con la normativa municipal. Si se superan niveles admisibles: pantallas acústicas temporales, reprogramación de trabajos, cambio de itinerarios, sustitución de maquinaria y/o adecuada elección de la zona de implantación de las zonas auxiliares de obra.  Limitación en horarios de trabajos y en la intensidad de tráfico de camiones en aquellos puntos susceptibles.</p>
Suelo.	<p>Fase de obras:</p> <p>Jalonamiento del perímetro de actuación.  Recuperación de la capa superior de tierra vegetal.  Medidas de recompactación para evitar problemas de asientos diferidos por colapso.  Laboreo, remoción profunda del suelo, etc. para recuperar las características edafológicas de las áreas afectadas por compactación.</p>
Hidrología superficial.	<p>Fase de construcción:</p> <p>Formulación de planes y medidas de emergencia para los vertidos accidentales.  Después de la construcción, eliminación de los posibles huecos y depresiones del terreno que puedan retener el agua de escorrentía.  Depuración de aguas residuales de oficinas y vestuarios mediante instalación de una fosa séptica o tanque de Imhoff prefabricado.  Jalonamiento del entorno de cauces afectados.  Incluir zonas de cauces en áreas de exclusión para parques de maquinaria y zonas auxiliares de obra.  Los caminos y zonas de emplazamiento estarán fuera del dominio público hidráulico.  Respetar las líneas naturales de drenaje que cruzan la infraestructura y garantizar la continuidad hidráulica de las cuencas interceptadas, mediante la disposición de las obras de drenaje necesarias.  Vigilar los movimientos de tierras y operaciones que puedan disminuir la calidad de las aguas o alterar el flujo natural del agua.  Ubicación adecuada del parque de maquinaria y servicios de apoyo.  Balsa impermeabilizada en el parque de maquinaria para recogida de derrames accidentales y posterior tratamiento.  Criterios de diseño en el proyecto que eviten las áreas más sensibles, así como la minimización de afecciones al medio físico.  No emplazamiento de instalaciones accesorias en áreas ambientales sensibles ni de protección hidrológica.  Gestión adecuada de residuos.</p> <p>Fase de servicio:</p> <p>Maximizar el efecto tampón entre la carretera y las aguas mediante un correcto diseño de las plantaciones.  Regular la aplicación de antihielos y herbicidas.</p>
Hidrología subterránea.	<p>Fase de construcción:</p> <p>Ubicación del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares en zonas de no afección.  Protección de los cauces.</p> <p>Fase de servicio:</p> <p>Regulación del uso de antihielos y herbicidas.</p>
Vegetación.	<p>Fase de construcción:</p> <p>Inventario y cartografía de la vegetación de interés antes del comienzo de las obras, indicando motivo de su inclusión.  Jalonamiento del perímetro de actuación y de las superficies a desbrozar.  Riegos para reducir las emisiones de polvo que puedan depositarse sobre las plantas.  Protección de individuos arbóreos fuera de las zonas a desbrozar que tengan riesgo de ser afectados.  Restauración de la cubierta vegetal con especies autóctonas en el entorno.</p>

Impacto	Medidas preventivas y correctoras
Fauna.	<p>Fase de construcción:</p> <p>Previo a los desbroces, realizar reconocimiento general del terreno para detectar presencia de nidos de aves, camadas de mamíferos o puestas de anfibios y reptiles.</p> <p>Si se detectasen nidadas, camadas o puestas de especies protegidas, establecer medidas específicas en coordinación con los organismos responsables. Si son de especies no amenazadas, se podrán realizar traslados a hábitats similares o proceder a cría asistida.</p> <p>Aplicación de las medidas ya previstas en minimización de emisiones sonoras de maquinaria y vehículos.</p> <p>Evitar ejecución de desbroces en el periodo de reproducción de la fauna (primavera y principios de verano).</p> <p>Delimitación y vallado de las vías de acceso al parque de maquinaria.</p> <p>Inspección diaria, a primera hora de la mañana, de los tajos para rescate de posibles individuos atrapados.</p>
Erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.	<p>Fase de construcción:</p> <p>Adaptar trazado a la orografía del terreno para camuflar de forma natural la carretera.</p> <p>Realizar siembras y plantaciones en aquellas superficies donde su pendiente lo permita.</p> <p>Restauración de las zonas auxiliares y los vertederos que se ubiquen en canteras inactivas.</p> <p>Asemejar morfología final al entorno, recuperando en lo posible la situación previa a la de la alteración.</p> <p>Hidrosiembra y plantaciones en taludes planos y de las aristas vivas.</p> <p>Elaborar proyecto de medidas contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística a incluir en el proyecto de construcción.</p> <p>Incluir y presupuestar en el proyecto de construcción los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación, que formarán parte del proyecto de restauración.</p>
Uso del suelo y aspectos socioeconómicos.	<p>Fase de construcción:</p> <p>Jalonamiento del perímetro de actuación.</p> <p>Reposición de vías y servicios afectados, que se concretarán durante el proyecto constructivo.</p> <p>Potenciar contratación de mano de obra local.</p>
Patrimonio histórico-artístico.	<p>Medidas preventivas en fase de proyecto de construcción:</p> <p>Prospección arqueológica superficial a lo largo del trazado y en una banda mínima de 400 m de anchura tomando como eje el tronco, previo visto bueno y autorización de la administración competente.</p> <p>Sondeos arqueológicos sobre el p.k. 1,52 para delimitar el yacimiento El Cubico y sus características en el espacio interceptado, y en caso de constatar la existencia de un yacimiento arqueológico, realizar una excavación de urgencia en extensión.</p> <p>Medidas preventivas en fase de obras:</p> <p>Seguimiento arqueológico: supervisión de los movimientos de tierra por un equipo de especialistas con experiencia en este tema, y en caso de identificación de algún yacimiento durante remociones del terreno, paralizar el movimiento de tierras en el área afectada hasta realizar sondeos o excavaciones de urgencia y la emisión de informes favorables por la autoridad competente.</p> <p>Medidas compensatorias en fase de obras, previamente al inicio de las obras y después de realizadas las expropiaciones:</p> <p>Realización de excavaciones arqueológicas en extensión necesarias para compensar la posible destrucción o grave alteración de los bienes culturales identificados a raíz de las intervenciones previas (prospección y sondeos), previo visto bueno y autorización de la Administración competente.</p>

En el EsIA se manifiesta que se tendrán en cuenta medidas especiales derivadas del Decreto 127/2006, de 9 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el cangrejo de río común, *Austropotamobius pallipes*, y se aprueba el Plan de Recuperación. Concretamente, el EsIA señala las medidas de actuación correspondientes a los apartados 6.1.1.3.3, 6.1.1.3.4, 6.1.1.3.5, 6.1.1.3.6, 6.1.1.3.7 y 6.1.1.4 del citado Decreto 127/2006.

El EsIA desarrolla un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición, en el que se incluye una estimación de su cantidad, medidas de prevención que se adoptarán, el destino previsto para los residuos, medidas para la separación de los residuos en obra, prescripciones en relación con su almacenamiento, manejo y separación, y una valoración

estimada de los costes derivados de su gestión, que formará parte del presupuesto del proyecto.

El EsIA indica que en el proyecto de construcción se deberá incluir un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en el que se dedique especial atención a los desmontes y terraplenes, al cruce de los ríos, etc., así como a los arroyos y barrancos interceptados por la carretera y a la integración paisajística de la traza. El EsIA incluye un proyecto de restauración vegetal en el que se apuntan las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística relativas a los taludes de la traza, vertederos y áreas de ocupación de instalaciones auxiliares, para que pueda servir de base al documento que se redactará una vez definida la alternativa a construir. Asimismo, el promotor manifiesta que el proyecto contemplará el análisis ambiental, la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parques y tránsito de maquinaria, almacenes de materiales y plantas de hormigonado. También indica que se realizará un proyecto de restauración de los vertederos permanentes, y que los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidos y presupuestados en el proyecto de construcción.

Por otra parte, además de las medidas preventivas y correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental, hay que añadir las medidas que incorporará el promotor en su proyecto como respuesta al informe emitido por el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, que se recogen en el apartado Consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado de la presente resolución.

En contestación al Ayuntamiento de La Mata de los Olmos, el promotor se compromete a realizar, durante la redacción del proyecto de construcción, los trabajos necesarios de localización de servicios existentes y se proyectarán y valorarán adecuadamente la reposición de los mismos.

#### 5. Condiciones al proyecto.

5.1. Alternativa ambientalmente más adecuada. Teniendo en cuenta la evaluación realizada sobre las dos alternativas del proyecto expuestas en el estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental considera la alternativa 1 como la ambientalmente más adecuada.

5.2. Medidas preventivas y correctoras para la alternativa más adecuada ambientalmente. El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, así como las que se han propuesto durante el proceso de evaluación ambiental y el promotor las ha aceptado incluir en su proyecto.

Patrimonio cultural. El estudio de impacto ambiental incluye una serie de medidas preventivas generales y, además, unas medidas preventivas concretas para el yacimiento El Cubico, que puede ser afectado directamente.

En coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y, en su caso, préstamos y vertederos. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción y formarán parte del mismo. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes en el proyecto y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Dirección General de Patrimonio Cultural, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por arqueólogos de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la

realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En el caso de que se tengan que realizar ajustes en el proyecto para garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural, se harán de forma que el trazado de la variante no coincida con los hábitats de interés comunitario presentes ni que produzca el deterioro o contaminación de dichos hábitat.

Flora. El estudio de impacto ambiental señala que antes del comienzo de las obras se realizará un inventario de la vegetación de interés en un plano topográfico a la escala adecuada para su correcta localización en el ámbito de actuación, especificándose para cada uno de ellos el motivo que justifica su inclusión en el inventario.

Este inventario de vegetación de interés a realizar previsto por el promotor deberá incluir también un inventario específico, realizado por un botánico experto, para delimitar las posibles zonas en el ámbito de actuación con presencia de poblaciones de *Crossidium aberrans* o descartar su presencia.

En el caso de detectar la presencia de alguna especie incluida en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón se estará a lo dispuesto por el Departamento competente en materia de medio ambiente del Gobierno de Aragón, previa comunicación de tal circunstancia.

Fauna. Se diseñarán pasos de fauna adaptados a los diferentes grupos faunísticos inventariados en el área de influencia del proyecto, separados por una distancia adecuada para garantizar la permeabilidad territorial, siguiendo las indicaciones recogidas en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006). En este caso particular se recomiendan pasos inferiores con accesos bien acondicionados y revegetados en los que se evite su inundación y que permitan el paso de animales pequeños y medianos. Los pasos para pequeños vertebrados deben contener ramas secas y troncos para facilitar su refugio. Asimismo, los pasos para anfibios deben estar acompañados de estructuras que actúen como guías para facilitar su localización por parte de este grupo de vertebrados.

Ruido. En el proyecto de construcción se incluirá un estudio acústico elaborado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como con los Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, indicando si cumple con la legislación de ruido vigente. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente se deberán adoptar medidas de protección, como puede ser la instalación de pantallas acústicas (nunca transparentes para evitar la colisión de aves), caballones de tierra u otras, para cumplir los objetivos de calidad acústica.

Préstamos. La aportación de tierras distintas de las procedentes de las excavaciones en la propia traza procederá, siempre que sea viable, de canteras debidamente legalizadas. En el caso de ser necesario recurrir a los yacimientos situados junto a frentes ya abiertos que se proponen en el estudio de impacto ambiental, su explotación deberá ser previamente consensuada y coordinada con el Departamento competente en materia de medio ambiente del Gobierno de Aragón.

Residuos. Deberá tenerse en cuenta el Decreto 262/2006, de 27 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de la producción, posesión y gestión de los residuos de la construcción y la demolición, y del régimen jurídico del servicio público de eliminación y valorización de escombros que no procedan de obras menores de construcción y reparación domiciliaria en la Comunidad Autónoma de Aragón.

Además de los requisitos exigidos por la legislación sobre residuos, se incluirá en el proyecto de construcción un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición, que contendrá como mínimo lo indicado en el artículo 4.1.a) del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Por tanto, el estudio de gestión de residuos incluido en el EsIA se actualizará si procede, y se completará con los planos de las instalaciones previstas para el

almacenamiento, manejo, separación y, en su caso, otras operaciones de gestión de los residuos de construcción y demolición dentro de la obra (posteriormente, dichos planos podrán ser objeto de adaptación a las características particulares de la obra y sus sistemas de ejecución, previo acuerdo de la dirección facultativa de la obra, tal como indica el punto 5.º del artículo 4.1.a) del Real Decreto 105/2008).

Las obligaciones de separación previstas en el artículo 5.5 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, serán exigibles para esta obra. Por tanto, los residuos de construcción y demolición deberán separarse en las siguientes fracciones, cuando, de forma individualizada para cada una de dichas fracciones, la cantidad prevista de generación para el total de la obra supere las siguientes cantidades:

Hormigón: 80 t.; ladrillos, tejas, cerámicos: 40 t.; metal: 2 t.; madera: 1 t.; vidrio: 1 t.; plástico: 0,5 t.; papel y cartón: 0,5 t.

Sistema hidrológico. En el proyecto de construcción se concretará la forma de regular la aplicación de herbicidas y antihielos durante la fase de servicio de la variante.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El EsIA recoge un programa de vigilancia ambiental (PVA) con el objeto de establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas, protectoras y correctoras, contenidas en el EsIA. Dicho programa de vigilancia ambiental incluye los siguientes controles y seguimientos:

Durante la fase de obras: Sobre la calidad del aire, sobre las condiciones de sosiego público, sobre la protección y conservación del suelo, sobre el sistema hidrológico e hidrogeológico, sobre el mantenimiento de la permeabilidad territorial, sobre la protección del patrimonio arqueológico, sobre la protección de la vegetación y sobre la restauración e integración paisajística.

Durante la fase de servicio: Sobre la protección del sistema hidrológico; y sobre la restauración, integración paisajística y medidas contra la erosión.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Tal como indica el PVA, deberá nombrarse un técnico de medio ambiente. Este técnico de medio ambiente de la obra, sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de la obra, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

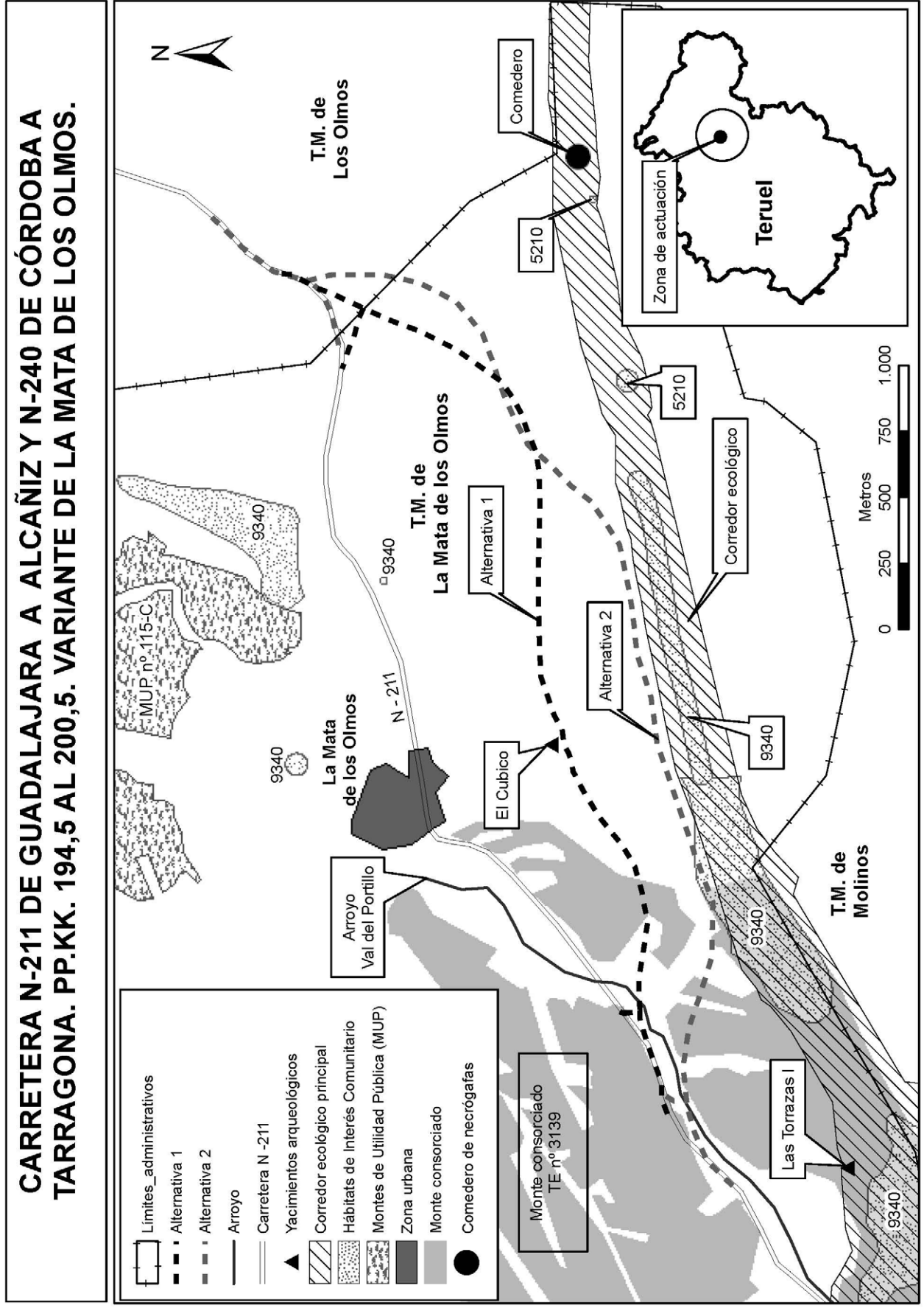
Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado el «Boletín Oficial del Estado» en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

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 proyecto Carretera N-211 de Guadalajara a Alcañiz y N-240 de Córdoba a Tarragona, puntos kilométricos 194,5 al 200,5. Variante de La Mata de los Olmos, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1 y en las 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, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 8 de noviembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.





cve: BOE-A-2010-18902