

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**7979** *Resolución de 6 de julio de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Variante de El Villar de Arnedo (La Rioja).*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 31 de julio de 2019, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (en adelante MITERD), escrito de la Subdirección General de Proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Variante de El Villar de Arnedo (La Rioja)».

Este proyecto ya fue sometido a evaluación de impacto ambiental al estar 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. Como resultado de dicha evaluación, en el BOE de 13 de enero de 2009 se publicó la «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». En aplicación del apartado 3 de la disposición transitoria primera de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, dicha declaración de impacto ambiental ha perdido su vigencia y por tanto es necesario un nuevo trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto conforme a lo establecido en dicha Ley.

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

El objeto del proyecto es construir una alternativa, mediante una variante de trazado, a la actual travesía de la carretera N-232 en El Villar de Arnedo. La N-232 conecta Vinaroz con Santander, pasando por la localidad de El Villar de Arnedo en travesía. Se trata de un tramo con una alta intensidad media de vehículos (más de 9.000 vehículos diarios con un 40% de pesados), 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), puesto que los tráficos presentan orígenes/destinos muy concretos dentro del tramo, de manera que su trasvase a la autopista en condiciones de peaje, no se produce. Con la variante, se pretende reducir el tráfico a su paso por el casco urbano de la localidad y mejorar la calidad de vida de los residentes en el municipio.

El promotor y el órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 11 de septiembre de 2019 la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos)	Respuestas recibidas
S.G. Biodiversidad y Medio Natural. D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO).	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí
Confederación Hidrográfica del Ebro.	Sí
Delegación del Gobierno en La Rioja.	No
Ayuntamiento de Ausejo.	No
Ayuntamiento de Ocón.	No
Ayuntamiento de El Villar de Arnedo.	No
Ayuntamiento de Pradejón.	No
D.G. de Cultura y Turismo. Consejería de Desarrollo Económico e Innovación. Gobierno de La Rioja.	No
D.G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de La Rioja.	No
D.G. de Medio Natural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de La Rioja.	Sí
D.G. de Calidad Ambiental y Agua. Consejería de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de La Rioja.	Sí
D.G. de Salud Pública y Consumo. Consejería de Salud. Gobierno de La Rioja.	Sí
D.G. de Urbanismo y Vivienda. Consejería de Fomento y Política Territorial. Gobierno De La Rioja.	Sí
D.G. de Obras Públicas y Transportes. Consejería de Fomento y Política Territorial. Gobierno De La Rioja.	Sí
Centro de Coordinación Operativa, Sos-Rioja. D.G. de Justicia e Interior. Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Justicia. Gobierno de La Rioja.	Sí
WWF/ADENA.	No
Amigos de la Tierra España.	No
Seo/Birdlife.	No
Greenpeace España.	No
Ecologistas en Acción de La Rioja.	No
Colectivo Ecologista Riojano (C.E.R.).	No

El contenido ambiental más relevante de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

Centro de Coordinación Operativa SOS Rioja de la Consejería de Servicios Sociales y a la Ciudadanía del Gobierno de la Rioja. No se plantean objeciones al proyecto, por lo que se informa favorablemente.

Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica del Gobierno de la Rioja. La actuación propuesta supone una importante mejora en el sistema de comunicaciones de La Rioja que evitará el paso de los vehículos por la localidad de El Villar de Arnedo, lo cual redundará en la mejora de la seguridad vial en la actual travesía y, en definitiva, en la calidad de vida de sus habitantes. No obstante lo anterior, la nueva infraestructura afecta a varias carreteras cuya titularidad corresponde al Gobierno de La Rioja, por lo que sería conveniente coordinar las actuaciones en dichas carreteras (fundamentalmente señalización y drenaje). Para ello, sería aconsejable que de manera previa a la aprobación del proyecto constructivo, se consensuaran los aspectos indicados, que por otro lado, se entiende que no supondrá mayor obstáculo para la ejecución de las obras.

Dirección General de Salud Pública, Consumo y Cuidados de la Consejería de Salud del Gobierno de la Rioja. Con las medidas preventivas y correctoras propuestas para los impactos identificados, y con el programa de vigilancia ambiental previsto, no se prevén impactos ambientales significativos en la salud pública, por lo que informa favorablemente para su tramitación como evaluación ambiental simplificada.

Oficina Española de Cambio Climático del MITERD. No tiene observaciones que aportar.

Dirección General de Política Territorial, Urbanismo y Vivienda de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Mundo Rural, Territorio y Población del Gobierno de la Rioja. La alternativa elegida se ajusta a la delimitación de la categoría denominada «Suelo no urbanizable de protección a las comunicaciones». Por otra parte, destaca que parte de los terrenos afectados están dentro del espacio de catálogo denominado EA-15 según la Directriz de Protección del suelo no urbanizable de La Rioja (Decreto 18/2019, de 17 de mayo).

Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica del Gobierno de la Rioja. Considera que con las medidas correctoras y protectoras previstas en el documento ambiental, el proyecto no va a causar efectos significativos sobre el medio ambiente, por lo que no es preciso que se someta a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica del Gobierno de La Rioja. En la identificación de impactos potenciales de las tres alternativas del documento ambiental, no se considera la afección sobre la vía pecuaria Cañada Real Soriana Oriental ya que actualmente se encuentra interrumpida por la N-232. Sin embargo, debe considerarse la afección sobre la misma, así como la posibilidad de restablecer su continuidad.

Confederación Hidrográfica del Ebro del MITERD. Concluye que los efectos previsibles del proyecto son compatibles en cuanto al sistema hídrico se refiere, siempre y cuando se lleven a cabo las medidas contempladas en el documento ambiental.

Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITERD. Estima que no se ha valorado adecuadamente el grado de afección real de las alternativas planteadas a la conectividad para la fauna, especialmente la avifauna esteparia.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, se sugirió al promotor que completase los estudios realizados en el documento ambiental sobre la posible afección acústica, el patrimonio cultural y las vías pecuarias, para asegurar que no se produzcan afecciones significativas sobre dichos factores. El promotor con fecha 29 de noviembre de 2019 remitió una nueva versión del documento ambiental, en la que se incluye:

– «Apéndice 7. Estudio de Ruido». Concluye que, durante la fase de explotación, la nueva infraestructura no ocasionará niveles de ruido por encima de los legalmente establecidos ni aumentará dichos niveles existentes en la actualidad.

– «Apéndice 8. Valoración de la incidencia sobre el patrimonio cultural. Informe previo». Con el que se ha obtenido la autorización para la realización de una prospección arqueológica, mediante resolución de la Dirección General de Cultura del Gobierno de La Rioja de fecha 18 de octubre de 2019, que se ejecutará durante la redacción del Proyecto de Construcción.

– En relación a las vías pecuarias, el documento indica expresamente que el trazado original de la «Cañada Real Soriana Oriental. Ramal de Munilla» atravesado por la N-232 a la altura del p.k. 373,18, se encuentra actualmente repuesto a través de un paso a distinto nivel sobre la propia N-232 y con la ejecución de la nueva variante proyectada, no se interrumpirá en ningún caso la continuidad de la citada vía pecuaria.

Posteriormente, tras recibir el 24 de enero de 2020 la contestación de la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITERD, de la que se deduce la existencia de posibles impactos ambientales significativos, se solicita al promotor con fecha 3 de febrero de 2020, que manifieste si procede o no a modificar el proyecto en una serie de cuestiones. Con fecha 6 de marzo de 2020 se recibe informe de contestación a dicho requerimiento, en el que no se consideran las cuestiones 1 y 2 del escrito de 3 de febrero de 2020, por lo que se le reitera mediante escrito de 30 de abril de 2020 la contestación a

las mismas. Finalmente mediante escrito recibido el 6 de mayo de 2020, el promotor asume o justifica la totalidad de las consideraciones planteadas. Estas consideraciones se recogen expresamente en el apartado C. Características del potencial impacto.

Por tanto, la versión final del proyecto sobre la que versa la decisión de evaluación es la remitida por el promotor con fecha 29 de noviembre de 2019, junto con las modificaciones que se ha comprometido a asumir en el escrito de fecha 6 de mayo de 2020.

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

a) Características del proyecto. La variante proyectada se dispone al sur de El Villar de Arnedo, iniciándose en la zona este del municipio en el P.K. 368 de la N-232, donde comienza su trazado en la alineación recta ubicada frente a la nave del grupo logístico de transporte «Grupo Arnedo», avanzando por los parajes de Las Caradas, El Hoyo de la Monja y La Ibesa, antes de atravesar la carretera LR-123 que comunica la N-113 en Valverde (localidad situada en La Rioja, junto al límite provincial con Zaragoza) con el límite provincial de Navarra al norte de El Villar de Arnedo. En el cruce con esta carretera está previsto el diseño de un enlace a distinto nivel. El corredor continúa por el paraje de Las Pozas, cruza el río de La Barranca, atraviesa el Hoyo del Quemado y entronca nuevamente con la N-232 en el P.K. 374, en el tramo final de la Variante de Ausejo.

La longitud total de la actuación es de unos 6.697 m, existiendo a lo largo de su recorrido dos cruces, con la carretera LR-123 y con la futura Variante de Pradejón, que se resolverán con enlaces a distinto nivel.

Los criterios de diseño adoptados:

- Velocidad de proyecto de 120 km/h.
- Sección transversal:
  - Calzadas: 2 x 7,00 m.
  - Arcenes exteriores: 2,50 m.
  - Arcenes interiores: 1,00 m.
  - Mediana: 9,00 m.
  - Bermas: 1,00 m.

Se han estudiado tres alternativas de trazado:

Alternativa 0. Corresponde con una adaptación de la solución seleccionada en la declaración de impacto ambiental aprobada mediante Resolución de 17 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático. Se ha mantenido el mismo trazado en planta y alzado, aumentando el ancho de la mediana de 3,0 a 9,0 m para resolver los problemas de visibilidad que planteaba el trazado original.

Alternativa 1 (seleccionada). Incluye una serie de ajustes de la Alternativa 0 para dar solución a distintas problemáticas detectadas, destacando las siguientes:

– Enlace 1 con la LR-280, conexión inicial. Se ha ajustado el punto de inicio para poder resolver la relación entre los carriles de aceleración y deceleración del enlace existente de conexión con la localidad de Pradejón, con el nuevo enlace previsto con la futura Variante de Pradejón.

– Enlace 2 con la N-232 y la futura Variante de Pradejón, P.K. 1+700. Es del tipo diamante con pesas, pero en este caso, al ir la rasante sensiblemente apoyada sobre el terreno, se propone un paso sobre la autovía para el vial entre glorietas.

– Enlace 3 con la LR-123, P.K. 3+950. Es del tipo diamante con glorieta única, pero siendo en este caso la glorieta superior al tronco de la autovía en lugar de inferior.

– El giro a derechas situado próximo a los yacimientos arqueológicos «El Viso» (P.K. 4+280) y «El Bollo» (P.K. 4+630) se transforma de radio 800 a 1.100 para minimizar su afección.

Alternativa 2. La única diferencia con la Alternativa 1 se produce en el tramo inicial con objeto de reducir la afección al «Área de Interés Especial para especies protegidas de fauna. Aves esteparias». Para reducir dicha afección, a partir del p.k. 1+300 de la recta de inicio de la Alternativa 1 se describe un trazado en S mediante el diseño de una curva-contracurva que permite aproximarse al trazado actual de la nacional durante el tramo de ocupación del área de protección del sisón.

El documento ambiental indica que las principales ventajas de las Alternativas 1 y 2 respecto de la Alternativa 0 son básicamente: la mejora de la compensación global de tierras, la mejora de las condiciones de inicio del trazado y la reducción de la afección a los yacimientos arqueológicos 170-04 «El Viso» y 170-46 «El Bollo».

Finalmente el documento ambiental concluye seleccionando la Alternativa 1 en lugar de la Alternativa 2, porque las modificaciones de trazado de esta última para reducir la afección al «Área de Interés Especial para especies protegidas de fauna. Aves esteparias» implican un incremento de problemas de visibilidad por mediana, y dificultades en el diseño del enlace con la futura Variante de Pradejón. Además, la Alternativa 2 apenas consigue una reducción de la afección de un 0,25 % de la superficie total de este Área de Interés respecto de la Alternativa 1 (20,1 ha frente a 27,3 ha de un total de 2.917 ha), lo que indica, tal como opina el promotor, que realmente no se logra de forma eficaz ningún beneficio ambiental apreciable.

Cuadro comparativo de las alternativas (información del Documento Ambiental)

Impacto	Alternativa 0	Alternativa 1 (seleccionada)	Alternativa 2
Superficie total afectada.	595.565 m <sup>2</sup>	597.591 m <sup>2</sup>	609.630 m <sup>2</sup>
Volumen total movimiento de tierras.	1.934.092 m <sup>3</sup>	1.485.621 m <sup>3</sup>	1.618.748 m <sup>3</sup>
Material no aprovechable.	184.473 m <sup>3</sup>	184.473 m <sup>3</sup>	184.473 m <sup>3</sup>
Volumen de aporte de material.	1.379.486 m <sup>3</sup>	302.887 m <sup>3</sup>	347.241 m <sup>3</sup>
Área interés sisón (superficie directamente afectada).	16,9 ha	15,1 ha	16,2 ha
Área interés sisón (superficie perdida: afectada y aislada).	25,4 ha	27,3 ha	20,1 ha
HIC 5210 (superficie afectada).	4.233 m <sup>2</sup>	4.292 m <sup>2</sup>	4.313 m <sup>2</sup>
Yacimientos (superficie afectada).	8.598 m <sup>2</sup>	4.022 m <sup>2</sup>	4.448 m <sup>2</sup>
Viñedos en Enlace Variante Pradejón (superficie afectada).	25.047 m <sup>2</sup>	14.582 m <sup>2</sup>	19.549 m <sup>2</sup>

b) Ubicación del proyecto. 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.

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: la zona de estudio se encuentra en el margen derecho del río Ebro. El principal curso fluvial es el río de La Barranca que recorre el municipio con orientación SO-NE. El resto de arroyos son cauces intermitentes, con una fuerte componente estacional y avenidas ocasionales de gran caudal.

Vegetación y usos del suelo: la mayor parte de la superficie en el ámbito de estudio se encuentra muy transformada, con un eminente predominio de espacios agrícolas dedicados al cultivo de secano, principalmente viñas, almendros, olivos y cereales. En la zona noroeste se encuentran unas laderas de pendiente pronunciada y uso forestal desarbolado.

Fauna: la fauna presente en la zona es la propia de hábitats esteparios y cultivos. Destaca la presencia, concretamente en el cuadrante sudeste, del «Área de Interés Especial para especies protegidas de fauna. Aves esteparias» (coincidente con el Área de Interés Especial II del Plan de Recuperación del Sisón Común), de acuerdo con el plan de gestión de aves esteparias a través del Decreto 55/2014 de 19 de diciembre, por el que se aprueban los Planes de Gestión de determinadas Especies de la Flora y Fauna Silvestre Catalogadas como Amenazadas en la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Espacios naturales protegidos: no hay espacios protegidos, ni Zonas Especiales de Conservación (ZEC), ni Zonas de Especial Protección para la Aves (ZEPA) en el entorno del trazado. Únicamente destacar el ya citado «Área de Interés Especial para especies protegidas de fauna. Aves esteparias».

Hábitats de interés comunitario: en la zona de estudio se encuentran 2 hábitats no prioritarios, 1.430 Matorrales halo-nitrófilos (*Pegano-Salsoletea*) y 5.210 Matorrales arborescentes de (*Juniperus spp*).

Monte de Utilidad Pública: próximo al trazado objeto de proyecto se detecta la existencia del Monte de Utilidad Pública con el código 241, según Decreto 36/2014, de 29 de agosto, por el que se actualiza la estructura y se publica el Catalogo de Montes de Utilidad Pública de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Patrimonio histórico-artístico y arqueológico: la Dirección General de Cultura y Turismo de la Consejería de Desarrollo Económico e Innovación del Gobierno de La Rioja ha informado al promotor sobre la existencia de tres yacimientos arqueológicos inventariados en el ámbito de actuación: 170-04 «El Viso», 170-24 «Las Aleras» y 170-46 «El Bollo».

Vías pecuarias: las más próximas al trazado son la «Cañada Real Soriana Oriental. Ramal de Munilla» y la «Cañada del Ebro».

Planeamiento urbanístico: el Plan General Municipal de El Villar de Arnedo, aprobado en mayo de 2004 (y diversas modificaciones puntuales posteriores), reserva una franja de suelo en el corredor sur definido para la futura Variante, clasificada como «Suelo No Urbanizable. Protección a las Vías de Comunicación e Infraestructuras». Complementariamente, de acuerdo Decreto 18/2019, de 17 de mayo, por el que se aprueba la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja parte de los terrenos afectados se encuentran dentro del espacio de catálogo denominado Área Agraria y Esteparia del Piedemonte de la Sierra de la Hez (EA -15).

c) Características del potencial impacto:

Efectos sobre la calidad del aire y cambio climático. Durante la ejecución de las obras, tendrá lugar un aumento en la emisión de gases y partículas en el aire. Con el fin de minimizar estas afecciones, las principales medidas consistirán en riegos periódicos, cubrición con lonas de los vehículos de transporte de materiales, circulación a velocidad reducida, revisiones de vehículos y maquinaria y empleo de betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso.

En fase de explotación, como consecuencia de la emisión de gases de los vehículos en circulación, se prevé que se produzcan impactos en relación con la contaminación del aire, sin embargo la variante agilizará la circulación en el interior del núcleo urbano, lo que ayudará a reducir la cantidad de contaminantes emitidos a la atmósfera en ese tramo de travesía.

Generación de ruido. Durante la ejecución de los trabajos se prevé un incremento de los niveles sonoros por el movimiento de tierras, maquinaria y trabajos en la zona de instalaciones auxiliares, que afectará tanto a la población como a la fauna del entorno. Esta contaminación acústica se controlará fundamentalmente mediante la selección de procesos constructivos y maquinaria adecuada, la verificación del mantenimiento de maquinaria y evitando los trabajos nocturnos en el entorno de núcleos urbanos.

La explotación de la infraestructura disminuirá la intensidad del tráfico, especialmente de vehículos pesados por el interior del núcleo urbano, y, en consecuencia, la presión sonora sobre la población especialmente por la noche. No obstante, la circulación de los vehículos por la variante constituye un nuevo foco de emisiones sonoras. El documento ambiental incluye un estudio con la predicción de los niveles acústicos en la fase de explotación, con el objetivo de determinar los niveles de ruido y vibraciones en el futuro en

las áreas próximas y determinar para el trazado previsto de la vía, aquellos puntos y áreas donde se deben tomar acciones de control. De acuerdo con el citado estudio, se estima que no es necesario adoptar medidas correctoras.

Efectos sobre la geomorfología. Durante la fase de ejecución, el movimiento de tierras necesario para la formación de desmontes y terraplenes, y la generación de préstamos y vertederos, supone la modificación del relieve.

Las principales medidas protectoras son el diseño adecuado de los taludes, el control de las superficies de ocupación, la minimización de la apertura de nuevos caminos y el diseño del trazado de la nueva variante priorizando la compensación de tierras entre desmontes y terraplenes.

Se resolverán adecuadamente las posibles demandas de áridos para la construcción de la variante evitando la creación de graveras innecesarias, que en todo caso deberán ser convenientemente evaluadas, de acuerdo con la legislación ambiental, y posteriormente restauradas. En el caso de la existencia de sobrantes de estériles, se habilitarán los correspondientes vertederos de acuerdo con la legislación ambiental, proponiéndose como posible solución su depósito en antiguas graveras de la zona.

Efectos sobre los suelos. En la fase de construcción los principales efectos son su destrucción, bien sea por ocupación o por compactación, y su contaminación debida a posibles vertidos accidentales. En fase de explotación, como consecuencia de las nuevas formas del relieve introducidas durante los movimientos de tierras y la eliminación de la vegetación, se produce un aumento del riesgo de erosión, especialmente en zonas con pendiente y materiales blandos.

Las principales medidas propuestas son la delimitación de perímetros de obras, el acondicionamiento de suelos compactados, la recuperación de la capa superior y la prevención de la contaminación de los suelos.

Efectos sobre la hidrología e hidrogeología. La ejecución de las obras, además de poder causar la contaminación de las aguas, bien por vertidos accidentales o bien por arrastre de sedimentos, puede suponer impactos sobre la red hídrica superficial y su régimen de caudales, interrumpiendo la libre circulación de las aguas en el entorno de las obras.

Las principales medidas propuestas para aplicar durante la fase de construcción son: situar la zona de instalaciones y parque de maquinaria fuera de la influencia de cauces y de terrenos permeables, zonas de mantenimiento de maquinaria y puntos limpios impermeabilizados, contenedores estancos para todo tipo de productos o residuos catalogados como peligrosos que puedan derramarse, zonas de limpieza de hormigoneras y maquinaria de aplicación del aglomerado asfáltico, sistemas de control de los arrastres por escorrentía de los materiales en el entorno del río de la Barranca y, en caso de realizarse actividades potencialmente peligrosas, el recinto contará con un vallado perimetral para evitar el acceso de personal ajeno a la obra, además de una zanja perimetral que derive las aguas hasta un separador de grasas y una balsa de decantación.

Los principales impactos que pueden producirse durante la fase de explotación son el arrastre a través de aguas pluviales de combustible, aceites y otras sustancias derramadas por los vehículos hasta los cursos fluviales y acuíferos, lo que supondría su contaminación. Asimismo, un posible aumento del riesgo de inundación, al suponer la nueva infraestructura una barrera física que impida la circulación natural de las aguas por el terreno. Las medidas para evitar dichas afecciones son la colocación de dispositivos de captación de vertidos contaminantes o inherentes a la escorrentía de la carretera, y el adecuado diseño de las obras de drenaje necesarias para garantizar la continuidad de las líneas de escorrentía, incluso en grandes avenidas.

Efectos sobre la vegetación. El despeje y desbroce del terreno durante la construcción ocasiona la eliminación de la vegetación. Asimismo, la vegetación se verá también afectada por el tránsito de vehículos y maquinaria pesada, que generará polvo, compacta los suelos y los destruye inutilizándolos, haciendo prácticamente imposible la revegetación espontánea. Por otra parte, la utilización de maquinaria aumenta el riesgo de incendio, sobre todo durante el periodo estival. De acuerdo con la información contenida en el documento ambiental, en el ámbito de la carretera la cubierta vegetal tiene escaso valor

por tratarse de una zona fundamentalmente agrícola. La mayor parte de la vegetación que se eliminará corresponde por tanto a cultivos agrícolas y especies ruderales, a excepción de la vegetación existente en la ribera del río de La Barranca, que será salvada mediante la ejecución de un viaducto.

El funcionamiento de la variante supone una serie de impactos indirectos sobre la vegetación, tales como las inmisiones generadas por el tráfico que repercuten negativamente sobre la vegetación y la utilización de herbicidas para el mantenimiento de la vía.

Las principales medidas preventivas y correctoras son el balizamiento de la zona de obras, el control de ubicación de instalaciones auxiliares, la restauración de superficies afectadas y aplicación de normas de seguridad en prevención de incendios forestales.

Complementariamente, la contestación remitida por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITERD, además de proponer una serie de medidas para la fauna, también recomienda otras sobre la vegetación y los hábitats de interés comunitario (en adelante HIC), las cuales han sido expresamente asumidas por el promotor. Por tanto, el proyecto de construcción incluirá además de las medidas descritas en el documento ambiental, las siguientes:

- El Programa de Vigilancia Ambiental incluirá el seguimiento del efecto del proyecto, tanto en el área del trazado como en la zona propuesta de préstamo y vertedero, sobre la vegetación y los HIC y las repercusiones por fragmentación, incremento de especies generalistas, aumento de Especies Exóticas Invasoras, etc.

- El Programa de Vigilancia Ambiental velará por la ejecución de tareas de control, seguimiento y erradicación de Especies Exóticas Invasoras dentro de las labores ordinarias de mantenimiento de la infraestructura, a lo largo de toda su fase de explotación.

- El proyecto de construcción incluirá un análisis de campo más detallado en el trazado y en la zona de ubicación de préstamo y vertedero, que determine las superficies de HIC afectadas y la necesidad de desarrollar un proyecto de restauración con especies autóctonas. Se recomienda tener en cuenta la información del documento «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitat de interés en España» (VV. AA., MAGRAMA 2009). En caso de confirmarse dicha afección, se establecerán medidas correctoras y de protección encaminadas a minimizar los impactos sobre la vegetación y los HIC del entorno. Por su parte, el Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará el sistema de control de dichas medidas.

Efectos sobre la fauna. La acción de despeje y desbroce de la vegetación supone la eliminación de la cubierta vegetal y la consiguiente pérdida de áreas de refugio, alimentación y limitación de la movilidad de especies, lo que da lugar a un efecto huida de la fauna e incluso la eliminación directa de individuos.

Durante la explotación, la infraestructura puede suponer un obstáculo para los movimientos de diversas especies, impacto que consolida el efecto barrera de la carretera ya existente. Este efecto se debe por un lado al propio tráfico que ahuyenta a los animales y al cerramiento previsto en la infraestructura, necesario para impedir el paso de los animales a la plataforma y evitar su arrollamiento o colisión, lo que impide su cruce a nivel.

El documento ambiental recoge expresamente que, con el objeto de dotar a la variante de un nivel óptimo de permeabilidad para la fauna se adecuarán las estructuras transversales u obras de drenaje (dimensiones mínimas 2x2 m) de forma que permitan tal función. Para permitir el escape de aquellos animales que accidentalmente hayan conseguido acceder al recinto de la carretera, se dispondrán dispositivos de huida. 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. Segunda edición, revisada y ampliada (2015)».

No obstante, la contestación remitida por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITERD estima que no se ha valorado adecuadamente el grado de afección real de las alternativas planteadas a la conectividad para la fauna, especialmente

la avifauna esteparia, por lo que propone una serie de medidas, las cuales han sido expresamente asumidas o justificadas por el promotor. Por tanto, el proyecto de construcción incluirá, además de las medidas definidas en el documento ambiental, las siguientes:

– Como medida complementaria por la afección al «Área de Interés Especial para especies protegidas de fauna. Aves esteparias», el promotor adquirirá una superficie de 27,3 Ha, igual a la perdida (tanto la directamente afectada como la aislada por el proyecto) para cuya elección contará con el visto bueno de la Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica de la Comunidad Autónoma de La Rioja, para ponerla a disposición de dicha Consejería, al objeto de su adecuada gestión en consonancia con la planificación de protección de la avifauna esteparia de la zona, y las medidas sugeridas por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del MITERD.

– Como medida correctora se llevará a cabo la implantación de un caballón de tierras adosado a los tramos en terraplén que se eleve un 1,5 m de altura sobre la rasante de la carretera (P.K. 1+300 a 2+600), para favorecer el vuelo de las aves, evitar atropellos, ocultar visualmente y ayudar en la disminución del ruido.

– En relación con los pasos de fauna, además de las medidas expresamente recogidas en el documento ambiental, el promotor incluirá las siguientes:

- Todas las obras de drenaje transversal serán marcos de dimensiones mínimas de 2Hx2V y banquetas laterales de 0,50 m de ancho por 0,25 m de alto.

- Nuevos pasos inferiores específicos para grandes mamíferos en los P.K. 2+900 y 5+380.

- Se diseñarán los vallados perimetrales facilitando el desplazamiento de la fauna a través de la futura variante, y evitando el posible encierro que pudiera sufrir la fauna. Para ello se acondicionarán los accesos mediante plantaciones y un cerramiento perimetral aplicado a las aletas de las distintas ODT, sin dejar ninguna discontinuidad y de forma que guíen a la fauna hacia las entradas del paso.

- Se incluirá la restauración del tramo de N-232 que queda inutilizado donde desemboca la ODT 1+260. Contemplando el levantamiento del firme de la carretera actual y su transformación en un camino agrícola de zahorra de 5 m de ancho.

- Se incluirá en proyecto un estudio de la funcionalidad del paso inferior mixto del P.K. 2+500 siguiendo el dimensionamiento y diseño de las «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Segunda edición, revisada y ampliada (2015)».

Resultando finalmente los siguientes pasos de fauna:

Paso de fauna	P.K.	Tipología proyectada
<i>Tronco</i>		
Inicio Tramo	0+000	
O.D.T.-0.91	0+911	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
O.D.T.-1.26	1+260	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
O.D.T.-1.78	1+780	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
P.I. Multifuncional -2.5	2+460	Tipo pórtico «in situ» de 12 m de gálibo horizontal (calzada 5 m, cunetas laterales y dos franjas laterales de sustrato natural de 2,20 m para el paso de la fauna).
O.D.T.-2.50	2+494	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
P.I. Específico Grandes Mamíferos 2+900	2+900	Marco de dimensiones mínimas 12,00 Hx3,50 V e índice de apertura superior a 0,75.
O.D.T.-3.14	3+140	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.

Paso de fauna	P.K.	Tipología proyectada
Viaducto-4.46 (río La Barranca)	4+460	Estructura de un único vano de 35,84 m de longitud con tablero de vigas prefabricadas tipo «doble T» y estribos cerrados «in situ».
O.D.T.-4.65	4+655	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
O.D.T.-5.06	5+057	Marco 3,00 Hx2,50 V con banquetas 0,50 m de ancho.
O.D.T.-5.31	5+310	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
P.I. Específico Grandes Mamíferos 5+380	5+380	Marco de 15,00 Hx3,50 V e índice de apertura superior a 0,75..
O.D.T.-5.60	5+597	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
Final tramo	6+697	
<i>Ramales de enlace</i>		
O.D.T.-0.22 E2	0+219 Eje 53	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
O.D.T.-0.10 E2	0+104 Eje 51	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
O.D.T.-0.08 E2	0+080 Eje 50	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.
O.D.T.-0.29 E2	0+294 Eje 44	Marco 2,00 Hx2,00 V con banquetas 0,50 m de ancho.

– El Programa de Vigilancia Ambiental incluirá, en relación con la fauna, además de lo expresamente incluido en el documento ambiental, lo siguiente:

- El seguimiento de la fauna comprenderá mamíferos (incluyendo quirópteros, ungulados, suidos, lepóridos y carnívoros), anfibios, reptiles, aves e invertebrados. Los corredores potenciales de fauna (especial atención al corredor potencial definido por el estudio de Autopistas Salvajes de WWF, la zona del río La Barranca y el área esteparia) identificando áreas focales a conservar, y recopilando información con los parámetros básicos que se deberán mantener durante las fases de ejecución y funcionamiento.

- Seguimiento y control del calendario de obras, con restricciones de principios de marzo a junio en la zona esteparia.

- Se tendrán en cuenta las recomendaciones de la publicación del MITERD «Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte».

- Seguimiento de las medias complementarias para la avifauna esteparia.

Efectos sobre los espacios naturales protegidos. No hay en el ámbito del proyecto espacios protegidos, ni Zonas Especiales de Conservación (ZEC), ni Zonas de Especial Protección para la Aves (ZEPA) que puedan verse afectados.

En la zona de actuación, concretamente en el cuadrante sudeste, se localiza el «Área de Interés Especial para especies protegidas de fauna. Aves esteparias» (coincidente con el Área de Interés Especial II del Plan de Recuperación del Sisón Común), de acuerdo con el plan de gestión de aves esteparias a través del Decreto 55/2014 de 19 de diciembre. De acuerdo con los datos del documento ambiental, la superficie afectada de este Área de Interés, tanto la directamente ocupada como la que queda aislada entre la variante y la N-232, es de aproximadamente 27,3 ha, lo que supone un 0,93% de las 2.917 ha de superficie total.

En la zona del entronque final de la variante proyectada con la N-232, la cartografía indica la existencia del Hábitat de interés comunitario no prioritario 5210: Matorrales arborescentes de *Juniperus spp*, resultando afectado por la alternativa seleccionada en unos 4.292 m<sup>2</sup> según se indica en el documento ambiental.

Para disminuir las mencionadas afecciones, se llevarán a cabo las medidas protectoras, correctoras y complementarias mencionadas en apartados anteriores.

Efectos sobre el paisaje. Durante la construcción, los impactos consisten en la alteración morfológica del terreno y la introducción en el territorio de nuevos elementos como las instalaciones auxiliares o desvíos provisionales de tráfico, que producirán un efecto negativo sobre la calidad del paisaje.

Las principales medidas para minimizar la afección visual de las obras son: control de la ubicación de las instalaciones auxiliares, desmantelamiento de las instalaciones auxiliares una vez finalizadas las obras y restitución de todos los terrenos afectados por las mismas, terminación de desmontes y terraplenes, aportes de tierra vegetal sobre las superficies afectadas, e integración paisajística de taludes a lo largo de la variante o en los nudos de enlace con otras carreteras (hidrosiembra y la plantación de matorrales y árboles) y zonas de instalaciones auxiliares. Para la restauración vegetal se emplearán especies autóctonas, siendo conveniente 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. (Ver «Catálogo de especies herbáceas y leñosas bajas autóctonas para la revegetación de zonas degradadas en La Rioja», Gobierno de La Rioja, 2003).

Durante la fase de explotación, la mayor afección sobre el paisaje será la producida por la existencia de la propia infraestructura. A pesar de que las alteraciones son de grandes dimensiones, tal como indica el documento ambiental, no afectan directamente a recursos paisajísticos de interés. Además, se contempla la aplicación de las correspondientes medidas de integración paisajística y su adecuado mantenimiento durante la explotación.

Efectos sobre el Patrimonio histórico-cultural. De acuerdo con la información aportada en el inventario arqueológico de El Villar de Arnedo, facilitado por la Dirección General de Cultura y Turismo de la Consejería de Desarrollo Económico e Innovación del Gobierno de La Rioja, la alternativa seleccionada discurre próxima a los yacimientos de «El Viso», «El Bollo» y «Las Aleras», siendo la superficie afectada de aproximadamente 4.022 m<sup>2</sup>.

Durante la elaboración del proyecto de construcción, se llevará a cabo una prospección arqueológica intensiva que determinará las medidas a adoptar, tras su remisión a la Dirección General de Cultura para su informe y valoración. La autorización para la realización de dicha prospección arqueológica se ha obtenido mediante resolución de la Dirección General de Cultura de fecha 18 de octubre de 2019.

Afección a vías pecuarias. El trazado original de la «Cañada Real Soriana Oriental. Ramal de Munilla» atravesado por la N-232 a la altura del p.k. 373,18, se encuentra actualmente repuesto a través de un paso a distinto nivel sobre la propia N-232. Con la ejecución de la nueva variante proyectada, no se interrumpirá en ningún caso la continuidad de la citada vía pecuaria.

Generación de residuos. Durante las obras se producirán una serie de residuos, que serán gestionados adecuadamente para evitar que causen efectos ambientales negativos.

Efectos sobre la salud humana y la calidad de vida de la población. El efecto se centra en las molestias originadas por la construcción de la nueva infraestructura, derivadas de la generación de residuos y emisiones tanto acústicas como emisiones a la atmósfera. Teniendo en cuenta que el trazado no discurre por zonas habitadas, apareciendo excepcionalmente algunas casas de labranza, naves o casas aisladas, no se estima la existencia de afecciones sobre la salud humana.

La explotación de la infraestructura reducirá el tráfico y sus emisiones en el trazado actual de la carretera nacional N-232 que atraviesa El Villar de Arnedo. Esta disminución de la intensidad del tráfico, especialmente de vehículos pesados, tendrá como consecuencia la disminución de la presión sonora sobre la población, especialmente por la noche.

No obstante, la circulación de los vehículos por la variante constituye un nuevo foco de emisiones a la atmósfera y acústicas, aunque alejado del núcleo de población, sobre el que no es necesario adoptar medidas correctoras tal y como se concluye en el estudio de ruido incluido en el documento ambiental.

Efectos sobre los usos del suelo. La mayor parte de los terrenos ocupados por la variante están dedicados al cultivo de secano, principalmente viñas, olivo y almendro. El

municipio de El Villar de Arnedo contempla en su Plan General Municipal la reserva de una franja de suelo clasificada como Suelo No Urbanizable de protección a las comunicaciones, que coincide con la ubicación del proyecto.

Vulnerabilidad y riesgos. En el documento ambiental se han identificado los principales impactos asociados al cambio climático que afectarán negativamente a la infraestructura (deterioro de firmes, inundaciones, hundimientos, desprendimientos, etc.), así como el diseño de las medidas de adaptación para hacer frente a dichos impactos (estructuras, pavimentos, taludes, drenaje). El Centro de Coordinación Operativa SOS Rioja informa favorablemente el proyecto.

### Fundamentos de Derecho

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

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

El proyecto «Variante de El Villar de Arnedo (La Rioja)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» (Grupo 7 apartado i) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Variante de El Villar de Arnedo (La Rioja)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

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

Madrid, 6 de julio de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

