

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 4611** *Resolución de 26 de febrero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Carretera N-232 conversión de autovía del tramo Figueruelas-Mallén, Zaragoza.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado a del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del citado Real Decreto Legislativo 1/2008.

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

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

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

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

Objeto y justificación. El objeto del proyecto es la conversión en autovía del tramo de la carretera N-232 entre Figueruelas y Mallén (p.k. 269,100 al 296,800). Este tramo tiene una longitud de unos 30 kilómetros.

La carretera N-232, que une Vinaroz con Santander, tiene dos calzadas separadas, con la denominación de A-68 desde el término municipal de Zaragoza hasta su cruce con la autopista AP-68 en Figueruelas. Desde dicho cruce, hasta el final del término municipal de Mallén, la N-232 se define como una carretera convencional, de calzada única, con accesos directos autorizados.

El trazado actual presenta una serie de carencias relacionadas con radios de curvatura y longitudes de las alineaciones. Además, de acuerdo con los datos de las dos estaciones de aforo existentes en el tramo de estudio la intensidad media diaria (i.m.d.) en el año 2005 fue de 14.093 vehículos/día, con un porcentaje de pesados del 52,20%, lo que justifica la necesidad de convertir este tramo en autovía.

Localización. El área de estudio queda delimitada de la siguiente forma:

En sentido longitudinal, la zona de estudio queda definida por el tramo de la N-232 entre los pp.kk. 269,100 y 296,800.

Por el oeste, el corredor viario constituido por la autopista AP- 68.

Por el este, el límite constituido por el Canal Imperial de Aragón, hasta Gallur, y desde allí por la línea ferroviaria Zaragoza – Castejón.

Los términos municipales por los que discurrirá el trazado serán Figueruelas, Pedrola, Luceni, Boquiñeni, Gallur, Magallón y Mallén, todos ellos en la provincia de Zaragoza.

Descripción sintética. La alternativa seleccionada se plantea como duplicación de la actual N-232, con características de autovía a 100 km/hora.

Las condiciones básicas de la vía son las siguientes:

Clase: Autovía.

Velocidad del proyecto: 100 km/h.

Calzadas: 2 x 3,50 m.

Arcenes exteriores: 2,50 m.

Arcenes interiores: 1 ó 1,50 m.

Mediana: 3 m.

Se han definido los siguientes enlaces:

Enlace de Pedrola (p.k. 3+760): aprovecha el paso superior existente en la actual N-232, dotado del gálibo suficiente para albergar la segunda calzada. Enlaza con la carretera CV-620.

Enlace de Luceni (p.k. 7+700): enlaza con la carretera CV-615 a Luceni.

Enlace de la Colonia de San Antonio (p.k. 13+520): enlaza con la carretera a la Colonia de San Antonio y Gallur.

Enlace de Gallur (p.k. 19+040): aprovecha el paso inferior existente sobre la N-122 y proyecta un nuevo paso inferior para la nueva calzada de la futura A-68. Enlaza con la carretera autonómica A-127 y con la carretera nacional N-122.

Enlace de Mallén Este (p.k. 24+400): enlaza con las vías de servicio de acceso a Mallén.

Enlace de Mallén Oeste (p.k. 27+280): previsto en la contestación a las alegaciones de la Información Pública del Estudio Informativo de la futura autopista autonómica Cariñena-Gallur. Permite la conexión con la futura autopista y el acceso a Mallén.

Alternativas. Se han estudiado 7 alternativas:

Alternativa 1: duplicación de la N-232 con una velocidad de proyecto de 80 km/h.

Alternativa 2: duplicación de la N-232 con una velocidad de proyecto de 100 km/h.

Alternativa 3: el establecimiento de la futura autovía en variante respecto de la N-232.

Alternativa 4: definición de la futura autovía en variante por el norte de la actual N-232, en los términos municipales de Gallur y Mallén.

Alternativa 5: combinación de la Alternativa 2, hasta el término municipal de Boquiñeni, y de la Alternativa 4, hasta el límite de provincia y final de tramo.

Alternativa 6: coincide con la Alternativa 2 hasta llegar a la población de Mallén, donde pasa a definirse la autovía en variante de la N-232, por el norte de esa población, cruzando dos veces sobre la AP-68 y coincidiendo con la Alternativa 3 en el final del tramo.

Alternativa 7: coincide con la Alternativa 2 hasta llegar a la población de Mallén, donde pasa a definirse la autovía en variante de la N-232, por el norte de esa población, siguiendo el trazado de la Alternativa 4 hasta el final del tramo.

Las velocidades de proyecto será de 100 km/h para todas las alternativas menos para la primera de ellas, que será de 80 km/h.

Atendiendo a criterios ambientales, socioeconómicos, territoriales y funcionales, se decide seleccionar la Alternativa 2.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Hidrología e hidrogeología. El área de estudio se localiza en la Depresión del Ebro, discurren todas las alternativas de trazado de forma prácticamente paralela a su curso. La traza cruza el río Huecha y cauces de menor entidad como el barranco de Juan Gastón, barranco del Bayo y barranco del Carrizal. Se interceptan además infraestructuras de transporte de agua de primer orden como son el Canal de Lodosa y la acequia de Luceni.

Respecto a la hidrogeología, se identifican en la zona materiales arcillosos y yesíferos terciarios o aluviales del Ebro y sus afluentes.

Geología. La zona de actuación se ubica en la depresión terciaria del Ebro, entre la cordillera Pirenaica, cadena Ibérica y cordilleras Costero-Catalanas, constituidas por terrenos paleozoicos y mesozoicos.

Espacios protegidos. El trazado no afectará directamente a ningún espacio protegido, siendo los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) más próximos los siguientes: «Laguna de Plantados y laguna de Agón» (aproximadamente a 1,8 km), «Monte Alto y Siete Cabezos» (a unos 4 km) y «Sotos y Mejanas del río Ebro» (a unos 4 km). Dentro de la zona de actuación se identifican los hábitats de interés comunitario 1420 «Matorrales

halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sacocornetea fruticosi*)» y 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*».

Vegetación. En la vegetación actual de la zona de actuación destaca la presencia de zonas húmedas y grandes extensiones de cultivo tanto de regadío como de secano, con especies ruderales en las lindes que los delimitan. Existen zonas de regadío en el entorno de los principales canales y del río Huecha, predominando el cultivo de maíz, cebada, trigo, alfalfa y hortalizas. También abundan los cultivos leñosos de olivares, almendros y viñedos. En los márgenes del río Huecha se observan restos de vegetación original, típicamente ribereña, y en los bordes de los canales pueden encontrarse masas de cañaverales, juncales y carrizales. Existen también superficies de cultivos abandonados, utilizadas como pasto para el ganado ovino. En lugares con mayor pendiente y elevada salinidad, se localiza vegetación gipsícola. Por último, cabe reseñar que la zona de actuación es hábitat de varias especies de flora criptogámica, entre las que destacan, la hepática *Riella helicohylla* y los musgos *Pterygoneurum subsessile* y *Pterygoneurum sampaiantum* incluidas en los catálogos nacional y aragonés de especies amenazadas, además de especies de vegetación halófila de interés.

Fauna. La fauna dominante del entorno de la actuación está compuesta por especies cosmopolitas, otras asociadas a cultivos, las propias de *pseudoestepas mesomediterráneas* y las asociadas a ecosistemas acuáticos. Se debe destacar que parte de la actuación se ubica en el ámbito de aplicación territorial del Decreto 109/2000, de 29 de mayo del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el cernícalo primilla (*Falco naumanni*). En las proximidades del lugar en el que se desarrollará el proyecto se encuentra el Canal Imperial de Aragón incluido en el Plan de Recuperación de la margaritona (*Margaritifera auricularia*), aprobado en Decreto 187/2005, de 26 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un Régimen de Protección para esta especie.

Patrimonio. El área de afección se sitúa próxima al monte de utilidad pública (MUP) nº 447 «Burrén», propiedad del ayuntamiento de Fréscano. En el entorno de la actuación se encuentran las siguientes vías pecuarias: «Cañada de Navarra» y «Cordel de la Loba» (Mallén), «Cañada de Magallón a Cabañas» (Figueroelas); «Cordel del Carrizal», Colada de las Parideras» y «Colada de Gallur a Luceni» (Boquiñeni), «Vereda de la Marga» y «Vereda del Monte Blanco» (Gallur), «Colada de los Tinajeros» (Agón), «Colada de Valpodrida» (Magallón), «Cordel del Saso» (Bisimbre) y «Cordel de San Gil» (Fréscano).

3. Resumen del proceso de evaluación.

a) Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental (EslA).

Entrada documentación inicial. Con fecha 12 de marzo de 2007 tiene entrada la memoria resumen del proyecto en el Ministerio de Medio Ambiente (actualmente Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino).

Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 7 de mayo de 2007, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas	Relación de Consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente (Actualmente Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino).	–	Confederación Hidrográfica del Ebro.	X
Delegación del Gobierno en Aragón.	–	Instituto Aragonés del Agua del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.	X

Relación de Consultados	Respuestas recibidas	Relación de Consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General del Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.	–	Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.	–
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA).	X	Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.	X
Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón.	X	Ayuntamiento de Bisimbre.	–
Ayuntamiento de Boquiñeni.	–	Ayuntamiento de Gallur.	–
Ayuntamiento de Figueruelas.	–	Ayuntamiento de Magallón.	–
Ayuntamiento de Luceni.	X	Ayuntamiento de Pedrola.	–
Ayuntamiento de Mallén.	–	Colegio Oficial de Geólogos de Aragón.	X
RENFE Dirección General de Infraestructura.	X	Greenpeace.	–
ADENA.	–	Ecologistas en Acción Aragón.	–
SEO.	–		

Los aspectos ambientales más relevantes, considerados en las contestaciones a las consultas previas, en relación al proyecto son los siguientes:

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que la vía proyectada sigue la banda longitudinal de la actual N-232, paralela al cauce del río Ebro (a unos 4 km), en las terrazas del último nivel; también informa de la proximidad del Canal Imperial de Aragón y el Canal de Lodosa entre otros cursos, como el río Huecha y varios barrancos.

Suelo y movimientos de tierra. El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) indica que los préstamos y vertederos deberán quedar perfectamente ubicados en el estudio de impacto ambiental, que además indicará cuáles serán los métodos de explotación a llevar a cabo.

Espacios protegidos. La Confederación Hidrográfica del Ebro señala en su informe que el espacio de Red Natura 2000 más próximo a la actuación es el LIC «Laguna de Plantados y laguna de Agón»; además, indica que se distinguen manchas de hábitats de interés comunitario (pastizales mediterráneos de anuales y vivaces).

Vegetación. Según el INAGA, la zona de actuación puede albergar poblaciones interesantes de flora criptogámica destacando en particular las especies catalogadas mencionadas en el punto 2 de la presente resolución, así como vegetación halófila de interés, por lo que deberán llevarse a cabo medidas preventivas o correctoras para la conservación de estos taxones.

Fauna. El INAGA indica que el área de actuación se sitúa en el ámbito de aplicación territorial del Decreto 109/2000, de 29 de mayo del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), por lo que deberá darse cumplimiento a lo previsto en el artículo 3.2. del citado Decreto. La Confederación Hidrográfica del Ebro también hace referencia a la protección de esta especie.

El INAGA hace referencia en su informe al efecto barrera que la ampliación de la infraestructura tendrá sobre la fauna de la zona, debido al cual deberán proyectarse pasos de fauna de diversa índole.

Patrimonio. La Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón considera que ninguna de las alternativas planteadas afecta directamente a elementos del Patrimonio Cultural conocidos y que el potencial arqueológico de las mismas es similar, por lo que será viable la realización de estudios de campo en la fase de redacción del proyecto constructivo.

El INAGA indica que el área de afección se sitúa próxima al monte de utilidad pública (MUP) n.º 447 «Burrén». Además, este organismo enumera una serie de vías pecuarias que pueden verse afectadas por el trazado. Estas vías pecuarias se han enumerado en el punto 2 de la presente resolución.

El Colegio Oficial de Geólogos, por su parte, señala que no es previsible la afección al patrimonio geológico ni paleontológico.

Infraestructuras. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), indica que el tramo que discurre al norte del municipio de Mallén se encuentra muy próximo a línea de ferrocarril Zaragoza-Alsasua, por lo que deberá tenerse en cuenta la posible interacción con las Zonas de Protección y Dominio Público Ferroviario. Además, señala la posibilidad de afección a la línea ferroviaria por acciones relacionadas con la obra, por lo que deberán llevarse a cabo medidas preventivas.

El Instituto Aragonés del Agua informa de que en las parcelas 58 y 59 del Polígono 1 del término municipal de Mallén y limitando con la N-232 desde el p.k. 295,825 hasta el 296, se ubica una Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR), que no se ha tenido en cuenta en la realización del proyecto.

Planeamiento urbanístico. El Ayuntamiento de Luceni señala que se encuentra en tramitación un polígono industrial en varias parcelas del polígono 10 de este municipio, colindantes a la actual carretera N-232, hecho que deberá tenerse en cuenta y en particular lo concerniente a la conexión de los servicios necesarios de abastecimiento de agua hasta el canal. También indica que los terrenos sobre los que se actuará se encuentran ubicados en una zona de suelo no urbanizable genérico, susceptible de transformación y desarrollo mediante reclasificación.

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 5 de septiembre de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Información pública. Resultado. El inicio del trámite de información pública del proyecto se publicó en el Boletín Oficial del Estado nº 35 de 9 de febrero de 2008 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza número 40 de 19 de febrero de 2008.

Durante el proceso de información pública, se consultó a los siguientes organismos oficiales: Confederación Hidrográfica del Ebro, Diputación General de Aragón (Carreteras), Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, Diputación Provincial de Zaragoza y Ayuntamientos de Bisimbre, Boquiñeni, Figueruelas, Gallur, Luceni, Magallón, Mallén, y Pedrola. Todos estos organismos emitieron informe en esta fase. Además de estos escritos, se han recibido un total de 31 alegaciones, 2 pertenecientes a las Comunidades de Regantes de la Real Acequia de Luceni y del Canal de Lodosa de Mallén respectivamente, 1 a la Comarca de la Ribera Alta del Ebro, 1 al sindicato de la Real Acequia de Luceni, 1 a la Asociación Cívico-Cultural «El Cierzo», 18 a diversas empresas y las 8 restantes, a particulares.

Los aspectos ambientales más significativos contenidos en informes y alegaciones se recogen a continuación:

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Ebro considera adecuada la actuación en su conjunto e indica que las actuaciones que se realicen sobre el Dominio Público Hidráulico y la zona de policía de cauces públicos deben contar con la preceptiva autorización, con lo que el promotor se muestra de acuerdo.

El Ayuntamiento de Gallur recoge en su informe una serie de medidas a tener en cuenta para la protección de cauces y aguas, para la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, para la recogida de aguas de drenaje en los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, para el control de vertidos en su término municipal, arrastres de tierra y obras de drenaje e influencia a manantiales y permeabilidad de niveles freáticos en superficie. El promotor señala que se contemplarán estas medidas en el proyecto de construcción.

Suelo y movimientos de tierra. El INAGA indica que se deberá estudiar el impacto producido por préstamos y vertederos. Habrán de minimizarse los movimientos de tierra

alcanzando en la medida de lo posible la compensación, reutilizando áridos de escombreras, aprovisionándose de canteras en explotación, o de zonas ya alteradas (canteras abandonadas, vaso del embalse de la Loteta, etc.). Para el vertido de excedentes de excavación se podrán usar, de acuerdo al 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 el 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 vertederos autorizados, canteras abandonadas, zonas deterioradas por el vertido de escombros de excavación de antiguas obras públicas, zonas degradadas y, si no hay otra opción, como regularización topográfica de campos de cultivo.

El promotor responde que, en un principio, el balance de tierras de la alternativa seleccionada está compensado. No obstante, en el caso de que en el desarrollo del proyecto de construcción se estime necesaria la utilización de préstamos y vertederos, se deberá estudiar el posible impacto que este hecho pudiera ocasionar, teniendo en cuenta las indicaciones marcadas en la alegación. En el caso de necesitarse algún vertedero, se contemplará en el desarrollo del proyecto de construcción lo dispuesto en el informe del INAGA.

El Ayuntamiento de Gallur realiza una serie de observaciones relacionadas con la conservación de la tierra vegetal y la revegetación de superficies para minimizar la erosión. El promotor contemplará estas medidas en el proyecto de construcción.

Vegetación. El Ayuntamiento de Gallur indica que el proyecto de construcción debería incluir la localización de todas las instalaciones auxiliares de obra y zonas de exclusión, entre las que se contarían al menos las manchas de vegetación arbórea existentes, terrenos de alta permeabilidad y zonas de alto valor agrícola y ecológico. Además para la preservación de comunidades vegetales singulares, toda la zona de obras próxima a masas arbóreas o arbustivas espontáneas, se deberían jalonar durante el replanteo para evitar afecciones.

El promotor responde que estas medidas se han tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

Fauna. El INAGA indica que la opción recomendada se encuentra dentro del ámbito de aplicación del Decreto 109/2000, de 29 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para la conservación del cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y se aprueba el Plan de Conservación de su Hábitat y se encuentra en las proximidades del Canal Imperial de Aragón que forma parte del ámbito del Plan de Recuperación de la margaritona (*Margaritifera auricularia*), aprobado en Decreto 187/2005, de 26 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un Régimen de Protección para esta especie, por lo que si se afecta al citado canal deberán llevarse a cabo medidas correctoras.

El promotor señala que no se afectará al Canal Imperial y por ende, no se producirán impactos sobre la especie *Margaritifera auricularia*. En cuanto al cernícalo primilla, se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

El Ayuntamiento de Gallur señala que no deberán llevarse a cabo actividades generadoras de ruido (desbroces y voladuras) en intervalos de nidificación y períodos de cría de la fauna del entorno, es decir, entre los meses de abril y junio; además, con carácter general se deberán evitar los trabajos nocturnos en toda la zona de obras. También insta a adecuar cunetas y obras de drenaje longitudinal para el paso de pequeños vertebrados y a la adaptación de los cerramientos y dispositivos de escape para la comunidad animal.

El promotor indica que estas medidas se han tenido en cuenta en el estudio de impacto ambiental y también se contemplarán en el proyecto de construcción.

Patrimonio. Vías pecuarias. MUP. El INAGA cita en su informe una serie de vías pecuarias que se verán afectadas por el trazado, por lo que se estará a lo establecido en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y en la Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de Vías Pecuarias de Aragón. Además señala que en caso de afección a algún MUP, se tramitará el correspondiente expediente de ocupación a través de este organismo.

El promotor responde que en el proyecto de construcción se desarrollará la reposición de todas las vías pecuarias afectadas según lo especificado en la legislación vigente, devolviéndose a su situación original toda la superficie afectada y ocupada, y asegurándose la continuidad del tránsito ganadero, así como los demás usos compatibles y complementarios. Además, señala que la alternativa seleccionada no presenta afección a ningún MUP.

Ruido. El INAGA indica en su informe de alegaciones que se deberá analizar y valorar el impacto de los ruidos en entornos urbanos para adecuar los niveles de inmisión en zonas habitadas a los valores establecidos por la legislación vigente.

El promotor responde que en el desarrollo del proyecto de construcción se realizará el estudio de ruido a escala 1:1.000, prestando especial atención al entorno del núcleo urbano de Mallén y proponiendo las medidas correctoras necesarias para que se respeten los valores establecidos en la legislación vigente.

Planeamiento urbanístico y alternativas de trazado. El Ayuntamiento de Luceni (Zaragoza) indica que adquirió en el año 2006 una superficie de terrenos situados en las proximidades de la zona de actuación para la implantación de un polígono industrial de titularidad municipal, siendo necesario poder disponer de una conexión de acceso a los mismos, cuestión que ya se comunicó a la empresa redactora del proyecto y a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente. Solicita la previsión de un acceso a este polígono.

El Ayuntamiento de Boquiñeni (Zaragoza), por su parte, manifiesta que el Ayuntamiento de Boquiñeni aprobó provisionalmente el 05 de julio de 2006 el Plan General de Ordenación Urbana, en el que se recoge la construcción de un polígono industrial entre la carretera N-232 y la autovía A-66, por lo que deberían planificarse los accesos al mismo.

El Ayuntamiento de Gallur, de acuerdo en líneas generales con el proyecto, propone adaptar el enlace de la Colonia San Antonio (p.k. 13+520) al Plan Parcial, nuevo enlace en el p.k. 16+000, ampliación del camino que separa Magallón y Gallur.

El Ayuntamiento de Figueruelas, por su parte, también de acuerdo con la alternativa seleccionada, indica que la supresión del acceso de la carretera a Pedrola imposibilita la llegada desde su núcleo urbano a varias fincas entre el canal y la autovía

El Ayuntamiento de Mallén indica que en colaboración con la sociedad Expocity y el Gobierno de Aragón se está promocionando una gran plataforma logística industrial, que se ubica entre la carretera N-232 y la autopista AP-68. En la margen derecha de esta carretera, frente a la ubicación del Polígono Logístico Industrial, el Ayuntamiento de Mallén dispone de 80.000 m² cuya intención es dedicarlos a servicios anejos al polígono y a la carretera. Se solicitan modificaciones del trazado que se adapten a esta nueva situación.

El Ayuntamiento de Pedrola indica que el enlace a su casco urbano previsto por el estudio informativo no es adecuado porque se perderá el enlace directo con la N-232, concentrará el tráfico y obligará a que los vehículos atraviesen la población; por este motivo se solicita la creación de un nuevo enlace.

El promotor responde a los Ayuntamientos de Luceni y Boquiñeni que el estudio informativo prevé la reposición de accesos, que se detallarán en el Proyecto de Construcción. Por otra parte, al no estar desarrollados los indicados polígonos industriales, no pueden definirse los accesos a los mismos, que deberán ser solicitados tras su construcción y realizados a su costa. En cuanto a la alegación de los Ayuntamientos de Gallur y Figueruelas, se indica que se estudiarán las propuestas en fases posteriores. En relación con la alegación del Ayuntamiento de Mallén, se repondrán los servicios afectados y se estudiarán las modificaciones en fases posteriores. Por último, en respuesta al Ayuntamiento de Pedrola, se indica que no será posible crear los nuevos enlaces propuestos porque se encontrarían muy próximos a los actuales incumpliendo la vigente Instrucción de Carreteras.

Afección a tierras de labor. La Comunidad de Regantes de la Real Acequia de Luceni manifiesta que el proyecto afecta a varios riegos y brazales de la citada acequia, y exigen ser contactados de forma previa al inicio de cualquier actuación para concretar y autorizar las actuaciones con respecto a los mismos. Indican que el proyecto afecta a diversos

caminos de la Comunidad de Regantes, cortando o limitando el paso entre dos sectores, lo que perjudica los intereses de los usuarios.

La Comunidad de Regantes del Canal de Lodosa de Mallén, por su parte, indica que el proyecto afecta directamente a numerosas infraestructuras básicas entre el km 292,700 y el km 297 de la N-232, incluyendo 15 puntos de cruce de agua de la red de riegos. Además señala que para la redacción del proyecto de construcción será necesario solicitar a esta Comunidad de Regantes la normativa existente para la construcción de nuevas acequias, cambios de trazado, puentes, sifones, tomas de riego y demás infraestructuras y que en ningún momento se podrá dejar sin servicio de riego a ninguna de las parcelas afectadas.

El promotor responde que en el desarrollo del proyecto de construcción se redactarán los proyectos de reposición de servicios afectados, con la información recabada de los interesados y que contará con la aprobación de los responsables de su explotación.

Afección a infraestructuras y a la propiedad privada. Varias empresas y particulares indican que la realización del proyecto va a perjudicar a sus propiedades y proponen trazados alternativos en ciertos puntos.

El promotor indica que se estudiará la viabilidad de estas propuestas en fases posteriores y se satisfarán en la medida de lo posible.

La Diputación provincial de Zaragoza no encuentra inconveniente a las soluciones propuestas, si bien de forma previa a la ejecución de las obras, el interesado deberá solicitar el permiso correspondiente a esa Diputación Provincial, puesto que se afecta a varias carreteras de su competencia. En este caso el promotor se muestra de acuerdo con las observaciones de la Diputación.

Riesgo de incendios. El Ayuntamiento de Gallur señala que el proyecto de construcción deberá determinar las zonas de mayor riesgo de incendio e incluir un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el Plan de Aseguramiento de la Calidad del adjudicatario de las obras.

El promotor se muestra de acuerdo con esta observación.

4. Integración de la evaluación. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas correctoras.

Hidrología. La afección sobre la hidrología superficial se deriva tanto de la alteración de la red de drenaje existente por intercepción de los cauces, como por el incremento del riesgo de contaminación de las aguas superficiales por el aporte de sólidos en suspensión y vertidos contaminantes por escorrentía, fundamentalmente durante la fase de construcción. Este riesgo de contaminación se reducirá de manera notable con la impermeabilización de las superficies destinadas a instalaciones auxiliares, que se ubicarán fuera de las zonas más sensibles, el mantenimiento de la maquinaria en las mejores condiciones posibles y la aplicación de un adecuado plan de gestión de residuos.

Suelo y movimientos de tierra. Los movimientos de tierra durante la fase de construcción y la presencia de la vía durante la fase de explotación serán las principales acciones causantes de impacto sobre el suelo, debido a que propiciarán un aumento del riesgo de erosión, así como la pérdida del suelo fértil en ciertos puntos.

El promotor señala que la obra no será deficitaria ni excedentaria en tierras, si bien, en caso de requerirse préstamos o vertederos, se seguirán las prescripciones establecidas por el INAGA en su informe de alegaciones.

En cuanto a la incidencia sobre el suelo fértil, además de la minimización de las superficies afectadas, se realizará el acopio y la reposición de tierra vegetal, que será posteriormente utilizada en las revegetaciones y restauraciones asociadas a la obra, incluidas las zonas de préstamos y vertederos, en el caso de que finalmente resulten necesarios.

Vegetación y paisaje. La ejecución del proyecto implica la destrucción de la cubierta vegetal en toda la superficie ocupada. Parte de la superficie afectada quedará totalmente imposibilitada para la revegetación (superficies asfaltadas y homigonadas). El desbroce afectará a comunidades vegetales de diversa importancia (el estudio de impacto ambiental estima afección a unas 9 ha); aunque en su mayor parte se trata de tierras de labor y

cultivos abandonados, también pueden encontrarse hábitat protegidos mencionados en puntos anteriores de la presente resolución. El estudio de impacto ambiental prevé el jalonado temporal de las superficies pobladas por vegetación de mayor valor; los trabajos quedarán restringidos en estas zonas en la medida de lo posible; si hubiera que realizar trabajos en estos lugares, deberán estar justificados y autorizados por el director de obra.

La afección sobre la vegetación producirá una incidencia directa sobre el paisaje. El estudio de impacto ambiental ha incluido un Plan de revegetación para las superficies descubiertas generadas en la construcción de la autovía, a realizar con especies vegetales autóctonas y que será concretado en fase de proyecto constructivo. Las medidas descritas para la protección del suelo y la hidrología son también aplicables para el caso de la vegetación.

Fauna. Durante la fase de construcción los impactos más significativos sobre la fauna serán la afección a sus periodos de reproducción y la destrucción de hábitats. Para reducir la afección a los ciclos reproductivos, se adaptará el calendario de obras a los mismos y para minimizar la destrucción de hábitats, serán de aplicación las medidas descritas en puntos anteriores. Además, antes del comienzo de las tareas de despeje y desbroce, se efectuará un reconocimiento visual de la zona para identificar y trasladar nidos, puestas o camadas a lugares seguros, teniendo en especial consideración al cernícalo primilla.

En cuanto al cernícalo primilla, según el estudio de impacto ambiental se solicitó informe al INAGA, durante el mes de noviembre de 2007, en el que se informa de que las obras objeto de este proyecto no van a afectar de forma importante a los objetivos de conservación de esta especie, pues no suponen una alteración destacable de los hábitats favorables para su alimentación. Además, el área de afección no se localiza en el área crítica para la especie. En el apartado de valoración de impactos, se ha calculado la pérdida de superficie de hábitat potencial para la especie, que, para la alternativa seleccionada, se ha estimado en 49.105,20 m².

Durante la fase de explotación, los principales perjuicios sobre la comunidad animal serán el efecto barrera de la vía sobre las poblaciones y el riesgo de atropello. Para paliar el efecto barrera, se han adecuado como pasos de fauna las estructuras proyectadas sobre el río Huecha, los pasos inferiores de caminos y las obras de drenaje transversal. Estos pasos de fauna servirán además para minimizar el riesgo de atropello. En el estudio de impacto ambiental se indica que van a utilizarse como pasos de fauna, incluyendo los puntos kilométricos (P.K.) en los que se sitúan, las siguientes estructuras:

P. K.	Tipología
0+612	10 marcos
1+940	10 marcos
2+840	1 portón
5+140	2 marcos
6+065	1 marco
6+800	1 marco
7+720	2 marcos
7+850	Estructura de 35 m
13+000	Estructura de 16,3m
17+530	3 marcos
20+030	Estructura de 35 m
21+945	1 marco
23+960	2 marcos
24+795	1 marco
25+825	1 marco
26+355	1 marco
26+750	Estructura de 70 m
27+260	1 marco
27+840	6 marcos y 1 tajea

Patrimonio. Vías Pecuarias. Para la protección del patrimonio arqueológico, con carácter previo a la realización de las obras, se llevará a cabo una prospección arqueológica

superficial de toda la traza que se desarrollará en una franja de al menos 200 metros de anchura en torno a la opción seleccionada. Si se detectasen zonas de interés arqueológico durante la prospección superficial se realizarán sondeos mediante catas que evalúen su importancia real. En el caso de aparición de yacimientos, se tomarán medidas específicas al respecto en coordinación con la Administración competente. Las actuaciones se llevarán a cabo por personal técnico cualificado, siendo coordinadas y supervisadas por los Servicios Técnicos de la Administración.

Para la ocupación temporal de vías pecuarias, se solicitarán los pertinentes permisos al INAGA. Además, se garantiza su reposición.

Infraestructuras. Tras la realización de las obras, se repondrán todos los servicios (líneas telefónicas o eléctricas, conducciones de agua, conducciones de gas, etc.) garantizándose su funcionamiento al término de los trabajos de construcción. Se restablecerán también todos los caminos agrícolas, pistas forestales y vías de servicio interceptadas por el trazado, adaptando siempre que sea posible la red de caminos ya existente, con el fin de no duplicar impactos.

Atmósfera. La afección sobre la atmósfera se producirá fundamentalmente durante la fase de construcción, debido a las emisiones de partículas y gases derivados del movimiento de tierras, funcionamiento de la maquinaria y a su tránsito. Estas emisiones serán puntuales y de carácter temporal. Para paliar sus efectos negativos, se propone el riego de superficies pulverulentas, la cubrición de camiones transportadores de áridos con lonas y la revisión periódica de la maquinaria de obras.

Ruido. Tanto durante la fase de obras como durante la explotación de la vía, se producirá una disminución del confort sonoro en los alrededores de la traza. Durante la construcción, para paliar este efecto, no se realizarán obras ruidosas en horario nocturno en el entorno de las zonas habitadas, limitándose además la velocidad máxima de los vehículos y de la maquinaria utilizada en las inmediaciones de los núcleos urbanos. Para la fase de funcionamiento, se ha realizado un estudio del ruido como consecuencia del tránsito de vehículos. Se ha estudiado la población expuesta al ruido en la situación actual, comparándola con la situación tras la actuación, obteniéndose los siguientes valores para la alternativa seleccionada:

Situación preoperacional:

Decibelios	N.º de personas afectadas	Decibelios	Número de personas afectadas
60-65	1.518	70-75	609
65-70	1.195	<75	225

Tras la realización de la alternativa seleccionada (Alternativa 2):

Decibelios	N.º de personas afectadas	Decibelios	Número de personas afectadas
60-65	2.181	70-75	500
65-70	1.119	<75	378

Como medida correctora, se propone la colocación de pantallas acústicas en las zonas en las que se superan los niveles sonoros impuestos por la legislación vigente en materia de ruidos. De esta manera, resulta necesaria la instalación de 1.500 m de pantallas acústicas, al paso de la traza por el núcleo urbano de Mallén. Las pantallas acústicas serán de hormigón poroso de una altura de 3 m.

5. Condiciones al proyecto. En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación, se estima que además de las medidas preventivas, minimizadoras y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental deberán integrarse en el proyecto las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

En el caso de ser necesaria la utilización de vertederos se atenderá a las siguientes zonas de exclusión: bosques, riberas, zonas de policía de cauces, barrancos y zonas

inundables, montes de utilidad pública, pendientes de más del 30%, zonas de interés paisajístico, y elementos del patrimonio cultural.

Se cumplirá con el Decreto 262/2006 del Gobierno de Aragón por el que se regula el reglamento de producción, posesión y gestión de los residuos de la construcción y demolición.

Se deberá realizar un jalonamiento de la zona de trabajos, de forma que se minimice la afección a las zonas con vegetación natural, especialmente a la vegetación de ribera, bosques autóctonos, arbustedas evolucionadas, y que no se afecte a los sistemas naturales de drenaje.

Antes de la aprobación del proyecto constructivo, se realizará una prospección adicional de *Pterygoneurum sampaianum* (sobre suelos arcillosos o limosos, substratos fuertemente calcáreos, yesos y suelos salinos en hábitat constituidos por formaciones vegetales abiertas, bosques, arbustedas y pastos) *Pterygoneurum subsessile* (sobre suelos expuestos de grano fino, limosos con apetencia por substratos salinos, en particular en las orillas de lagunas salobres) y *Riella helicophylla* (lagunas del valle del Ebro). El resultado de dicha prospección será remitido al INAGA y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Los condicionantes que el INAGA determine serán incorporados al proyecto constructivo.

El diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el vallado, se hará de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» publicado por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2006). Para el diseño de estas infraestructuras, se tendrán en cuenta las características de las infraestructuras lineales próximas.

Entre el 15 de febrero y el 15 de agosto, (período reproductivo del cernícalo primilla), se evitarán los trabajos nocturnos y las acciones generadoras de ruido (explosiones, demoliciones, etc) en toda la zona de obras con el fin de disminuir la repercusión sobre los períodos de cría de la fauna del entorno. Se estará a lo dispuesto en Decreto 109/2000, de 29 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un régimen de protección para la conservación del cernícalo primilla y se aprueba el Plan de Conservación de su Hábitat.

Todas las actuaciones relacionadas con el proyecto deberá realizarse sin producir afección alguna al Canal Imperial de Aragón. Asimismo, habida cuenta de la proximidad de dicho espacio, hábitat de la margaritona, se estará a lo dispuesto en Decreto 187/2005, de 26 de septiembre, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un Régimen de Protección para la *Margaritifera auricularia* y se aprueba el Plan de Recuperación.

El estudio de impacto contiene una previsión, a escala del estudio informativo, sobre las partes del trazado en que se prevé la instalación de pantallas acústicas. Se requiere un posterior análisis de ruido y vibraciones y la definición de las correspondientes medidas correctoras a nivel de proyecto constructivo, para las cuales se considerarán los siguientes límites de inmisión para el ruido:

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	L _d	L _e	L _n
Sectores del territorio con predominio de uso sanitario, docente o cultural.	55	55	45
Sectores del territorio con predominio suelo de uso residencial.	60	60	50
Sectores del territorio con predominio suelo de uso industrial.	70	70	60
Sectores del territorio con predominio suelo de uso terciario.	65	65	55

En dicho análisis se deberán realizar mediciones del ruido en la situación preoperacional, y considerar en las modelizaciones el incremento de tráfico esperado en las infraestructuras de transporte existentes y las proyectadas que previsiblemente vayan a provocar un

impacto sinérgico. Las medidas correctoras deben diseñarse de modo que garanticen los límites de inmisión arriba señalados así como que la nueva infraestructura no contribuye de forma apreciable al incumplimiento de los objetivos de calidad. Se entenderá para esto último como «apreciable» que la infraestructura, con las medidas correctoras propuestas, no produzca un incremento de ruido perceptible por el oído humano respecto a la alternativa cero. Los métodos de cálculo para los índices Ld, Le y Ln serán los establecidos en el apartado 2 del anexo II del Real Decreto 1513/2005.

En aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, el estudio de impacto ambiental incluirá la utilización prioritaria de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos en los firmes de este proyecto. A tal fin el estudio especificará el volumen total de caucho de NFU que se prevé utilizar y su porcentaje respecto al total de ligantes y mezclas bituminosas que precisará este proyecto. Se detallará la gestión que sobre estos materiales propone desarrollar el promotor así como la observación de la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; del Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, y de la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

Asimismo el promotor deberá indicar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, fecha del Boletín Oficial del Estado en el que se publica la presente declaración de impacto ambiental.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental. El Estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) cuyo objetivo es verificar la aplicación y validez de las medidas correctoras descritas en el apartado anterior. Se centrará en los siguientes aspectos:

Control ambiental de la obra. Se llevará a cabo por un técnico especialista y consistirá en asegurar el cumplimiento de todas las indicaciones del proyecto para minimizar los efectos de la obra.

Establecimiento y control de indicadores ambientales a través de los cuales se podrá comprobar el grado de alteración del medio.

Los controles propuestos más destacados se desarrollarán sobre los siguientes aspectos:

Fase de construcción:

Aplicación de sistemas de jalonado selectivo para preservar las formaciones vegetales de interés, y la vegetación de ribera.

Aplicación, en su caso, de las medidas correctoras y preventivas propuestas como resultado de la prospección de flora indicada en el apartado 6.

Ubicación de las zonas de vertederos, préstamos, parque de maquinaria, instalaciones auxiliares, caminos, etc. conforme al condicionado establecido en el estudio de impacto ambiental, en el condicionado de la declaración de impacto ambiental, y a la legislación vigente.

Correcta ejecución y emplazamiento de los pasos transversales, pasos de fauna, adecuación de obras de drenaje y dispositivos de escape.

Control de vertidos y residuos.

Análisis de la calidad de las aguas circulantes por los principales cauces antes y durante el desarrollo de las obras y tras la ejecución de los sistemas de corrección propuestos.

Seguimiento de las técnicas de restauración vegetal diseñadas.

Control de la protección del patrimonio histórico.

Fase de explotación:

Control de los niveles de ruido: medición de ruidos para conocer la afección de la carretera sobre los núcleos más importantes de viviendas próximas como consecuencia del tránsito de vehículos y ejecutar medidas en caso de detección de inmisiones que superen los niveles acústicos máximos admitidos según las zonas acústicas atravesadas.

Seguimiento referido al estado, funcionalidad y utilización por parte de la fauna de las distintas estructuras protectoras y correctoras destinadas a evitar el impacto sobre la fauna. El seguimiento se realizará de acuerdo a las «Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte», publicado por el Ministerio de Medio Ambiente

Seguimiento de la restauración vegetal.

Para completar el seguimiento y la vigilancia ambiental se preparará la siguiente documentación:

Informe inicial en el que se recogerán todos los estudios, muestreos, análisis efectuados de forma previa al inicio de las obras.

Informes ordinarios mensuales que deberán concretar los siguientes aspectos:

Determinación del nivel de actividad y de impacto.

Definición de la localización de actividades e impactos.

Determinación de la duración de actividades e impactos.

Eficacia observada de las medidas realizadas.

Elaboración de un plan de respuesta a los impactos detectados.

Informes extraordinarios que se emitirán cuando se produzcan incidencias que obliguen a una actuación inmediata, o modificaciones del proyecto que lleven aparejado nuevos impactos.

Informe final en el que se incluirá un resumen de todos los aspectos e incidencias planteados en el PVA, y de la forma en que se han ejecutado todas las medidas preventivas y correctoras espuestas en la presente resolución.

Serán remitidos a la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino los siguientes informes: el informe inicial, final, y los extraordinarios.

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-232 conversión de autovía del tramo Figueruelas – Mallén (Zaragoza) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 2 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 Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 26 de febrero de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

