

**4571**

*RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Ronda Norte de Zaragoza. Construcción del tercer carril y mejora de enlaces. Tramo: enlace con la Z-40-enlace de Malpica, pp. kk. 313,000 al 331,000», en la provincia de Zaragoza.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos, públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad de las comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo, sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Ronda Norte de Zaragoza. Construcción tercer carril y mejora de enlaces. Tramo: Enlace con la Z-40-Enlace de Malpica, pp. kk. 313,00 al 331,000 de la Provincia de Zaragoza «se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986 «Otros proyectos ya ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente».

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 9 de marzo de 2004, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto citado incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El anteproyecto objeto de la presente resolución es mejorar las condiciones de explotación en el tramo indicado de la Ronda Norte de Zaragoza, donde se registra un tráfico muy intenso (50.000 a 70.000 vehículos/día) y donde existe un considerable número de enlaces. Para ello se prevé la construcción de un tercer carril por sentido en el tronco así como la mejora de los enlaces existentes en consonancia con las intensidades de tráfico previsible en cada movimiento.

La Ronda Norte de Zaragoza bordea la ciudad por el Oeste y Norte cruzando los ríos Ebro y Gállego, dando continuidad al itinerario Madrid-Barcelona y recogiendo las carreteras de esas latitudes: Z-40 (Ronda Sur), A-68 (Logroño), AP-68 (Bilbao), A-23 (Huesca) y nuevamente la Z-40 (Ronda Este) llegando hasta el enlace de Malpica, polígono industrial generador de un considerable tráfico. Los pp. kk. correspondientes de la A-2 son del 313 al 331, lo que supone 18 km de longitud.

El tramo se inicia en la conexión de la A-2 y la Z-40, al sureste de Zaragoza, donde se localizan La Feria de Muestras, la Plataforma Logística del Aeropuerto y nuevos desarrollos urbanísticos residenciales, próximo a la penetración en Zaragoza de la línea de alta velocidad, la variante sur ferroviaria, y el acceso al aeropuerto.

En el enlace a la AP-68 se separan las calzadas de la Ronda Norte permitiendo el paso interior de la Autopista de Conexión A-2/AP-68.

Tras la confluencia se mantiene una sección de 3 carriles de 3,75 m y mediana de 10 m cruzando de esta forma el río Ebro mediante sendos puentes de 240 m de longitud. El enlace con la A-23 (Carretera de Huesca), permite el paso inferior a calles urbanas y dos líneas de ferrocarril, a partir de las cuales se adentra la Ronda en el Polígono Industrial de Cogullada. Este enlace termina en Malpica.

La Ronda cuenta con dos carriles de 3,75 m en todo el tramo y mediana de 10 m y en consecuencia puede decirse que es necesario generar el tercer carril en todo el tramo objeto de proyecto.

En los 18 km de recorrido, se localizan un total de 9 enlaces, 32 pasos inferiores, 10 pasos superiores y dos puentes, dividiéndose el proyecto en 5 subtramos, a saber: 1.º Inicio (Z-40) a enlace N-125; 2.º Enlaces con A-68 y AP-68; 3.º Tramo del Actur (Ebro y A.23); 4.º Tramo entre Z-30 y Z-40, y 5.º Santa Isabel a Malpica.

El documento ambiental presentado por el promotor, pretende recopilar y analizar los datos necesarios para definir con un alto grado de detalle sobre el procedimiento ambiental que sea de aplicación a la redacción del proyecto.

En dicho estudio se ha tenido en cuenta las posibles afecciones del proyecto a los servicios existentes, al planteamiento urbanístico vigente y al entorno en general en el que se encuadra la obra, tomando en consideración las variables ambientales más destacables a lo largo del trazado de la autovía existente.

El área analizada la constituyen las márgenes del río donde se ubicarán los estribos de los nuevos puentes y el cauce que soportará los pilares de apoyo de los tableros. Corresponde pues a una zona muy degradada por la acción humana, pues la ronda Norte ya existe, y con alto nivel de ruido por su elevada intensidad de tráfico.

Destaca el río Ebro, con un régimen pluvionival, con un caudal medio a su paso por Zaragoza de 245 metros cúbicos por segundo y fuerte irregularidad en sus caudales. La calidad de las aguas es mala, con alta conductividad.

En la zona de actuación las formaciones vegetales son prácticamente nulas, como consecuencia de una profunda transformación y la acción humana. El soto se ha relegado a formaciones arbustivas de orla de tamarizales, con presencia de cañaverales, carrizales o juncos.

La fauna se halla condicionada a usos actuales, no habiendo ninguna incluida en categorías relevantes de conservación.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió el citado documento a diferentes instituciones, al objeto de realizar las consultas previas, recibiendo las sugerencias ambientales que se relacionan:

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA), indica que la nueva actuación mejora las condiciones de explotación de la Ronda Norte de Zaragoza, tanto por su intenso tránsito actual como por su previsible aumento de cara a la celebración de la Exposición Internacional de 2008, y que cruza los ríos Ebro y Gállego, entre el Arco N de Zaragoza (CN II) y el polígono de Malpica.

Ubicado en el ámbito del cernícalo primilla sin afectar a áreas críticas.

Los nuevos puentes afectarán a la Zona 1 del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los sotos y riberas del Ebro, en la que se inscribe el plan de recuperación de Margaritifera auricularia. En el Gállego la afección será sobre el Monte de la Diputación General de Aragón Z-1108.

El trazado cruza las vías pecuarias Vereda de Épila, Cañada de Huesca y Vereda de Juslibol.

Las obras se desarrollarán sobre terrenos periurbanos y urbanos muy antropizados.

Las zonas de ribera están desprovistas de vegetación por tratarse de zonas alteradas por las actuales infraestructuras.

El informe indica que la actuación, carece de riesgos significativos sobre la biodiversidad, y a lo largo de la tramitación ambiental del proyecto, se deberán incorporar las prescripciones que aseguren el mantenimiento de la calidad del medio, la conservación de especies catalogadas y la protección del Dominio Público Forestal.

El Ayuntamiento de Zaragoza, a través de la Oficina de la Agenda 21, hace una exposición de la futura obra e indica que se prevé la recuperación del pasillo ribereño en el ámbito afectado por las obras, así como la integración paisajística de la actuación.

Se considera que las afecciones sobre la vegetación serán escasas.

Limita las obras en periodos reproductivos de la Bermejuela (abril a junio), aunque en el plan de Ordenación de Recursos Naturales de los Sotos y Galachos del río Ebro, no se cita su presencia. Solicita un régimen de protección de la Margaritifera Auricularia.

Utilizar zonas autorizadas de prestamos (no es necesaria la de vertederos). Rebajar la plataforma de la zona conocida como «La Lenteja», mediante la extracción de áridos y apertura de un nuevo cauce, recuperando el trazado de los años 60.

A la vista del contenido del «Estudio de Potencial Impacto» de la construcción del tercer carril se informa de lo siguiente:

Debería incorporarse una pantalla acústica que proporcione protección a la urbanización Jarardín del B de Santa Isabel, p. k. 325,700.

Que las pantallas acústicas tengan carácter absorbente para evitar reflexiones sobre el margen.

Entre los D. O. 10+700 y D. O. 10+900, en ambas márgenes se ha solicitado un informe sobre incidencias del ruido de tráfico.

Entre los p. k. 326,6 y 327,5, en la margen derecha corresponde según el PGOUZ a suelo urbanizable residencial.

El Departamento de Obras Públicas del Gobierno e Aragón justifica la necesidad de la actuación y solicita la inclusión en el proyecto de los accesos desde esta vía de circunvalación a las carreteras autonómicas A-123 y A-129.

La Confederación Hidrográfica del Ebro, destaca como potenciales impactos ambientales, la ocupación del suelo, afecciones a servicios, contaminación acústica, utilización de recursos, el cruce de los cauces hidráulicos y la contaminación atmosférica.

Aunque el documento analizado indica que la incidencia del proyecto en el medio es muy escasa por ser una zona muy antropizada.

Esta Confederación recomienda una especial atención a los estudios hidrológicos, con el fin de que las obras de fábrica que se construyan garanticen el paso de avenidas extraordinarias. Que se proceda a estudiar los cruces de vía con los cauces naturales, se sugiere que las obras de cruce se proyecten con una sola luz para reducir el peligro de obstrucción. En el paso de todos los cursos de agua y vaguada se tendrá en cuenta las capacidades hidráulicas e hídras. En los puntos de cruce se tendrá en cuenta en el proyecto la restauración de cauces en una longitud que supere la zona de influencia de las obras. En las zonas donde la carretera discurre paralela a algún cauce, deberá evitarse afección al mismo. Un posible impacto sobre la hidrología puede provenir de la remoción de tierras, por lo que se debe reducir la anchura de la banda de actuación de la maquinaria.

No se autorizará dentro del dominio público hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, de acuerdo al artículo 77 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Toda actuación en dicho dominio deberá contar con la preceptiva autorización del citado organismo.

Se procederá a la estabilización geotécnica de terrenos inestables como taludes y otros elementos estructurales creados por las obras mediante la aplicación de medidas de ingeniería ambiental:

Las medidas preventivas y correctoras deberán estar definidas y desarrolladas en términos técnicos y económicos en el proyecto de construcción. El programa de vigilancia ambiental incluirá un seguimiento del nivel de las aguas subterráneas, aportando datos sobre variaciones de flujo y recargas de agua freática.

El aprovechamiento de aguas superficiales o subterráneas, requerirá concesión administrativa previa de este Organismo de cuenca.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas, se procede a revisar los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación ambiental.

Se ha descrito las características del proyecto, en apartados anteriores, destacando que la ubicación de las actuaciones son coincidentes con el trazado de la actual circunvalación dentro de su dominio público por lo que no se producirá un cambio significativo en los usos del suelo, aunque pueden implicar incremento previsible de ruido.

Respecto a las características del potencial impacto ambiental las principales afecciones negativas se producirán durante la fase de las obras como consecuencia del movimiento de tierras, emisión de ruidos y gases procedentes de la maquinaria, ocupación del suelo fuera del dominio, posibilidad de vertidos en cauces públicos y afección a vegetación y fauna.

Los nuevos puentes afectarán a la Zona 1 del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Sotos y Riberas del Ebro, por lo que se prevé un plan de recuperación del pasillo ribereño y de integración paisajística.

En relación con la fauna hay que contemplar la recuperación de la Margaritifera auricularia, así como limitar las obras en periodos reproductivos de la Bermejuela (abril a junio).

Rebajar la plataforma de la zona conocida como «La Lenteja», mediante la extracción de áridos, y apertura de un nuevo cauce para recuperar el trazado de los años 60, es petición del Ayuntamiento de Zaragoza.

El documento ambiental, elaborado por el promotor, incluye un estudio y cartografía sobre el Ruido, y como resumen del mismo, conviene destacar que el proyecto que se pretende realizar, no introduce afecciones nuevas en el territorio, pues la vía existe en la actualidad, pero son necesarias unas actuaciones desde el punto de vista acústico, para que sea compatible con el medio que atraviesa.

Acústicamente, el territorio atravesado se clasifica en varios tramos que en base a posibles afecciones son:

Desde el inicio hasta el p. k. 315,500, el trazado atraviesa una zona de nulas afecciones acústicas en la actualidad, salvo un área entre los pp. kk. 313,800 a 315,500, que coincide con un Suelo Urbanizable tipo Residencial, cuyo Plan de Ordenación deberá ser compatible con el ruido generado por la Ronda.

Desde el p. k. 315,700 a 316,700 el trazado discurre próximo al barrio de Mirabueno donde será preciso proyectar dos pantallas antirruído.

Entre el p. k. 320,800 a 323,100 se ubica el barrio del Actur y el Arrabal. La pantalla actual del Actur se mantiene y amplía con dos nuevas pantallas en este tramo.

Junto al p. k. 326,300 se ubica el barrio de San Roque, de Montañana, con la implantación de una barrera antirruído en esta zona.

Lo que indica, en el presente proyecto se plantea la construcción de dos grandes pantallas antirruídos: p. k. 315,750 a 316,100 y p. k. 316,300 a 317,700 en margen derecha.

Por lo tanto, una vez expuesto todo lo anterior, se considera que el potencial impacto ambiental es compatible con el medio.

Por ello teniendo en cuenta los criterios que se han expuesto respecto del anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto y teniendo en cuenta la documentación del expediente y lo señalado en los informes recibidos, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos, que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha de 13 de febrero de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el «Anteproyecto Autovía A-2. Ronda Norte de Zaragoza. Tramo Enlace con la Z-40-Enlace Malpica».

Madrid, 13 de febrero de 2006.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpuri.

## 4572

*RESOLUCIÓN de 13 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «interconexión Carboneras-Cuevas de Almanzora (Almería)», promovido por la Sociedad Estatal Aguas de las Cuencas Mediterráneas S. A.*

1. Objeto, justificación y localización del proyecto.-El proyecto, promovido por Aguas de las Cuencas Mediterráneas S.A. (ACUAMED), y cuyo órgano sustantivo es la Dirección General del Agua, tiene por objeto asegurar el suministro de agua potable para abastecer a los municipios del Levante Almeriense, y garantizar el riego de la zona regable de Cuevas de Almanzora.

Para ello se realizará una conducción de 51 km. aproximadamente, que una la Planta Desaladora de Carboneras con las zonas que necesitan el suministro, concretamente con la ETAP de Galasa. A esto se unirá la instalación de la nueva Desaladora del Bajo Almanzora, que estará situada al lado de la ya existente de la Comunidad de Regantes de Almanzora, cercana a la desembocadura del río Almanzora. La capacidad de producción de esta planta será de 20 Hm<sup>3</sup>/año.

Esta obra se fundamenta en la necesidad de abastecimiento de agua, durante el verano, en las poblaciones de la costa Almeriense.

Actualmente la capacidad para suministrar agua desalada desde Carboneras es limitada. Siendo de 2,84 Hm<sup>3</sup>/año. Este suministro se realiza mediante una conducción que parte desde la desaladora hasta un depósito situado al oeste de Carboneras y una conducción de 250 mm que parte desde dicho depósito, discurren en paralelo a la carretera ALP-118 hasta Garrucha donde conecta con la red de abastecimiento.

Además a esto se une la situación de infradotación de los cultivos desarrollados en la zona regable de Cuevas de Almanzora, con un claro déficit de recursos.

2. Descripción del proyecto.-El espacio afectado por las conducciones es de 51 km lineales, siendo el ancho medio a ocupar durante la obra de 20 m, lo cual supone una superficie afectada de 100 has. Estas conducciones unen la Instalación Desaladora de Agua Marina (IDAM) de Carboneras con la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) de GALASA en Cuevas de Almanzora.

El proyecto se puede diferenciar en dos tramos de conducción:

Conducción desde la IDAM Carboneras hasta la Balsa Producto de la Futura IDAM Bajo Almanzora.

La conducción partirá de la balsa de agua producto de la Instalación Desaladora de Agua Marina (IDAM) de Carboneras situada a una cota de +50 m, dicha balsa tiene una capacidad de 100.000 m<sup>3</sup>

En el p.k. 11+650 se dispone un depósito regulador intermedio con cota suficiente para suministrar agua por gravedad a los depósitos municipales costeros gestionados por GALASA, es decir, Carboneras, Sopalmo, Macedas, Las Marinas, Jaramel, Gurullos, Castillo, Marina de la Torre, Garrucha y Vera Playa.

Esta primera fase tiene una longitud total de 37,224 km.

Conducción desde la futura IDAM Bajo Almanzora hasta la ETAP de GALASA y la balsa de comunidad de regantes, junto al Embalse de Cuevas de Almanzora.

El trazado de la segunda fase ira impulsado desde la nueva Estación de Bombeo de Agua Potable (EBAP) en la IDAM del Bajo Almanzora hasta la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) de GALASA (cota +110 m) y la balsa de la comunidad de regantes (cota +130 m), situada junto al embalse de Cuevas de Almanzora. El ramal que permite la conexión con la balsa de riego es de una longitud de 1,88 km, siendo la longitud total de la impulsión desde la IDAM Bajo Almanzora hasta dicha balsa de 14,76 km.