

Respecto a la utilización de recursos naturales supone un ahorro de agua y energía.

No está previsto un exceso significativo de tierras procedentes de la excavación de las zanjas y en el caso de las balsas se diseñarán de forma que no se generen excedentes ni necesidad de acudir a préstamos. Los residuos producidos serán retirados y entregados a gestor autorizado al objeto de no se produzcan efectos medioambientales negativos.

Los riesgos de contaminación por utilización de fitosanitarios y nutrientes no suponen especial riesgo considerando la adopción de las precauciones, limitaciones y recomendaciones expuestas por el promotor.

En este tipo de proyectos no se prevén graves accidentes por uso de sustancias y utilización de tecnologías.

Respecto a la ubicación del proyecto se sigue manteniendo el uso agrícola del suelo.

Los recursos naturales se consideran con buena capacidad de regeneración y la propuesta de revegetación del entorno de las balsas con especies arbustivas contribuirá a minimizar posibles efectos.

La capacidad del medio para acoger la actividad se considera aceptable a pesar de que algunas parcelas de riego del proyecto quedan incluidas en el LIC «Riberas del río Duero y Afluentes». El impacto sobre el mismo se considera mínimo con la adopción de las medidas propuestas por la administración autonómica competente para la protección de estos lugares y que se asumen por el promotor.

Aunque no está contemplada la posible afección a vías pecuarias previo al inicio de las obras se deberá contar con autorización de los Servicios Territoriales de Medio Ambiente.

Respecto al Patrimonio Cultural, el proyecto afecta a varios yacimientos arqueológicos y a la Zona Arqueológica de Pintia declarada Bien de Interés Cultural, las afecciones concretas y medidas correctoras propuestas por la administración competente deberán ser tenidas en cuenta por el promotor y se harán bajo supervisión de la administración cultural o persona que esa administración designe al efecto. De otro lado la afección al BIC de Pintia requiere de la preceptiva autorización del organismo competente para la protección de estos bienes, en este sentido previo al inicio de las obras se deberá contar dicha autorización.

El proyecto supone una mejora respecto a la situación actual al suponer un ahorro de recursos naturales como el agua. Además la capacidad de carga del medio para acoger la actividad es aceptable y el proyecto ejercerá una afección poco significativa sobre el entorno.

Las medidas correctoras y autorizaciones previas que se estimen por la administración competente en materia de Patrimonio Histórico-Cultural minimizarán el impacto previsto sobre estos bienes.

También está prevista la elaboración de un programa de vigilancia ambiental con carácter previo al inicio del proyecto, que se elaborará conjuntamente con la administración medioambiental autonómica.

Por tanto, con la adopción de estas medidas, el potencial impacto que producirá la actividad será poco significativo y compatible con el medio.

**4. Conclusión.**—Considerando lo anteriormente expuesto, los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante esta resolución no exime de obtener las autorizaciones sectoriales pertinentes.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo precitado, 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 20 de abril de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental el Proyecto «Modernización del regadío de la Comunidad de Regantes del Canal de Riaza en varios términos municipales de Burgos y Valladolid»

Madrid, 21 de abril de 2006.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## 9538

*RESOLUCIÓN de 24 de abril 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 «Variante de Corbera d'Ebre N-420, de Córdoba a Tarragona. P.k. 804,4 al p.k. 806,7», promovido por la Dirección General de Carreteras.*

### 1. Objeto y justificación. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto

El objeto del proyecto es seleccionar el trazado más recomendable para la construcción de la variante de la actual N-420, que evite la travesía del municipio de Corbera d'Ebre.

Se justifica por el aumento del nivel de servicio del itinerario, ya que, la N-420 está siendo acondicionada en toda su longitud dentro de la provincia de Tarragona para una velocidad de proyecto de 100 km/h.

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

### 2. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

Conforme al artículo 13 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental; la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA) recibió con fecha 8 de octubre de 2001 la memoria-resumen del estudio informativo «Variante de Corbera d'Ebre. N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca, pp.kk. 804,4 al 806,7. Provincia de Tarragona», remitido por la Dirección General de Carreteras (DGC).

La DGCEA, una vez efectuadas las consultas previas, en virtud del artículo 14, las traslada con los comentarios pertinentes a la DGC, con fecha 5 de febrero de 2002.

Con arreglo al artículo 15, con fecha 26 de octubre de 2004, la DGC sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado.

De acuerdo al artículo 16, con fecha 19 de mayo de 2005, la DGC remitió a la DGCEA el expediente completo, consistente en el estudio informativo que incluye el estudio de impacto ambiental como parte del mismo, y el resultado de la información pública con las respuestas a las alegaciones.

### 3. Descripción del proyecto

El estudio informativo define y compara mediante el correspondiente análisis y valoración las posibles soluciones para la construcción de la variante de la carretera nacional N-420 para evitar su paso por el núcleo urbano de Riudecols. proyecta una calzada de 7 m con arcones de 1,50 m, el resto de sus características se adaptan a la Instrucción 3.1. IC de carreteras, correspondientes a una velocidad de proyecto de 100 km/h.

En la primera fase del Estudio Informativo se han considerado tres zonas para delimitar los corredores por donde discurrirán las alternativas a seleccionar; la previa al ámbito urbano, la propia de Corbera d'Ebre, y la del este de la población. En la zona previa, se diferencian dos corredores; en la segunda, se combinan cuatro; que quedan reducidos a dos en la tercera. Por criterios cualitativos objetivos atendiendo a aspectos de protección física, natural, cultural y territorial, así como de funcionalidad y tráfico, se realiza un proceso de descarte y restricción por el que resultan elegidos tres corredores que acogen a las alternativas que se analizan en la fase segunda.

En la segunda fase, el Estudio Informativo valora tres alternativas: las A y B, que discurren al norte del núcleo urbano de Corbera d'Ebre, y la C que lo realiza por el sur. El trazado de las alternativas puede verse en el croquis que se adjunta.

La tabla que se incluye a continuación contiene las principales características de cada una de las alternativas.

	Alternativa A	Alternativa B	Alternativa C
Longitud . . . . .	3.961,1 m	3.724 m	3.866 m
Velocidad máxima . . . . .	100 km/h	100 km/h	100 km/h
Radio mínimo . . . . .	800 m	600 m	756 m
Pendiente máxima . . . . .	4,75 %	4,90 %	3,50 %
Volumen de préstamo . . . . .	305.906,2 m <sup>3</sup>	263.216,4 m <sup>3</sup>	340.659,6 m <sup>3</sup>
Volumen a vertedero . . . . .	54.628,5 m <sup>3</sup>	23.606,8 m <sup>3</sup>	—
Superficie de ocupación . . . . .	150.955,4 m <sup>2</sup>	126.093,2 m <sup>2</sup>	94.185,4 m <sup>2</sup>
Pasos superiores . . . . .	5	5	3
Pasos inferiores . . . . .	7	7	7
Obras de drenaje . . . . .	5	5	4
Viaductos . . . . .	—	—	2

Con el objetivo de seleccionar la mejor de las alternativas, el Estudio Informativo realiza un análisis multicriterio aportando los argumentos objetivos que fundamentan la elección. Así pues, resalta la importancia relativa de cada uno de los criterios mediante la generación de diferentes «pesos». Se han tenido en cuenta criterios ambientales, económicos, funcionales y territoriales. Al tratarse de una actuación en el medio rural ha valorado el objetivo medio ambiental por encima de los demás. Finalmente opta por la alternativa C que resulta levemente superior en cuanto a los criterios ambientales, y más deseable en lo que se refiere a funcionalidad y a permeabilidad territorial.

En cuanto a los criterios ambientales, el Estudio Informativo justifica que la alternativa C resulta más favorable en lo que se refiere a riesgo de inestabilidad de laderas, destrucción directa de suelo, riesgo de incendios forestales, e interrupción de infraestructuras y caminos agrícolas. Sin

embargo generará mayores impactos en cuanto a intercepción de cauces, líneas de escorrentía y riesgo de inundación, contaminación de acuíferos y de las aguas superficiales, y al discurrir por terrenos más bajos también causa mayor impacto visual.

La alternativa C elegida por el Promotor, cruza el riu Sec en dos ocasiones, cuya situación coinciden muy cercanas a los enlaces de Corbera-Gandesa y Corbera-Este, en estos puntos se han definido unos viaductos de 160 y 70 m respectivamente, a fin de interferir en la menor medida el posible riesgo de avenidas.

Comparativamente, la alternativa B, seguida de la A, es la que afecta más a zonas forestales y de matorral; aumentando por tanto el riesgo de incendio.

El Estudio Informativo, dentro de la características de las Alternativas A y B, documenta que interceptan un gasoducto; y más caminos y vías pecuarias que la alternativa C. Asimismo, sus trazados tienen el riesgo de encontrar minas, que pueden explotar, procedentes de la última coflagración. Sus trazados necesitan más desmontes y terraplenes, con la necesidad de vertederos para las tierras sobrantes; en comparación paisajista, la alternativa C representa un impacto menor por la ausencia de grandes desmontes y terraplenes.

Por otra parte, hay que considerar una característica muy negativa referente a la estabilidad de taludes, como es, la existencia de yesos en ambos trazados. En la alternativa A, el trazado atraviesa un talud de 15 m de altura en lutitas rojizas con yesos, desde el p.k. 2+500 hasta el 3+250, el desmonte del trazado alcanza los 16 m de altura. En la alternativa B, que se inicia en el mismo terreno que la A, las lutitas rojizas con yesos, se presentan hasta el p.k. 3+000, los desmontes en este tramo tienen una altura de 11 m, y los terraplenes de 6 m. Estos tramos del trazado serían tolerables, siempre con la condición que el contenido en yeso fuese inferior al 5 %, y que se tuviesen en cuenta los criterios de granulometría y el grado de compactación; aunque el peligro de deslizamiento está siempre latente.

#### 4. Descripción del medio. Valores ambientales relevantes

La zona de estudio se encuentra en su totalidad en el municipio de Corbera d'Ebre en la comarca de Terra Alta, que por el tipo de clima existente, muy seco y con temperaturas elevadas en verano, tienen un riesgo elevado de sufrir incendios forestales.

El Estudio Informativo constata la no ocupación de ningún espacio protegido por el Pla d'Espais d'Interès Natural (Decret 328/1992 de la Generalitat de Catalunya).

El riu Sec atraviesa el término municipal en dirección W-E, presenta un carácter típicamente mediterráneo, con caudales discontinuos respondiendo a episodios temporales de lluvias.

En general, el terreno por el que discurre las variantes está compuesto principalmente por arcillas y lutitas rojas, con niveles de yeso blanco fibroso sobre todo en la parte alta de la serie, y afloramientos de calizas y margas blancas y grises. Ocupando una estrecha franja junto al Riu Sec se encuentran depósitos cuaternarios de gravas de calizas con matriz arenosa y limosa.

El Estudio Informativo destaca la existencia de unas especies situadas en el cauce y márgenes del Riu Sec y en la Val dels Aubatans, incluidas en la Directiva 67/97/CEE como Hábitats de Interés Comunitario. De forma aislada, destaca la existencia de un álamo blanco de gran porte en la margen del río, que se considera importante conservar.

La fauna en general está ligada a las características del paisaje vegetal y a la morfología del terreno, muy ligada al cultivo de secano y zonas de matorral que las limitan, dentro de la herpetofauna viven cuatro especies protegidas. En las aves, la relativa proximidad a la Sierra de Pàndols-Cavalls, y al IBA de los Puertos de Beceite-Monte Turmell, puede afectar ligeramente a las rapaces existentes como: buitre Leonado, águila Real o halcón Peregrino, entre otras.

En cuanto al patrimonio cultural destacan las ruinas de Corbera d'Ebre, que forman un conjunto aparte de la nueva población, encima de una pequeña elevación, las cuales están protegidas como Bien Cultural de Interés Nacional por la Ley 9/1993, de 30 de septiembre.

#### 5. Resultado de las consultas

Los aspectos ambientales más relevantes tratados en las contestaciones a las consultas realizadas son:

Afección sobre la hidrología superficial y subterránea. La Confederación Hidrográfica del Ebro considera desfavorable la alternativa C, que supone cruzar dos veces el río Sec, una de ellas por una zona de riesgo de avenidas, y afecciones a pozos.

Afección sobre el paisaje. Según la Dirección General de Urbanismo. Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, las grandes panorámicas que se ven desde el núcleo antiguo serán afectadas por el impacto visual de la alternativa C.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del MMA.	-
Confederación Hidrográfica del Ebro.	X
Delegación del Gobierno en Cataluña.	-
Subdelegado del Gobierno en Tarragona.	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat de Cataluña.	-
Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Cataluña.	-
Dirección General de Urbanismo de la Generalitat de Cataluña.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña.	-
Dirección General de Patrimonio Natural de la Generalitat de Cataluña.	-
Dirección General de Planificación Ambiental de la Generalitat de Cataluña.	-
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura, de la Generalitat de Cataluña.	-
Diputación Provincial de Tarragona.	X
A.D.E.N.A.	-
Ecologistas en Acción.	-
F.A.T.	-
S.E.O.	X
Sociedad de Conservación Vertebrados (SCV).	-
Grup D'Estudis i Proteccio a Ecosistemas de Camp.	-
Grup Ecologista la Carrasca i la Rabosa.	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X
Ayuntamiento de Corbera D'Ebre.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	-
Observatorio del Ebro Consejo Superior de Investigaciones Científicas.	-

#### 6. Información pública

Se han recibido alegaciones de la Dirección General de Desarrollo Rural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Catalunya, del Ayuntamiento de Corbera d'Ebre, del Ayuntamiento de Gandesa, de la Diputación de Tarragona, del Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp (GEPEC-EC), de la Unió de Pagesos, de la Comunidad de Regantes de la Zona Oriental de la Terra Alta y de cuarenta y nueve particulares.

Los aspectos ambientales más relevantes han sido expuestos por el Ayuntamiento de Corbera d'Ebre, que indica: Que el trazado de la alternativa C podría limitar el futuro crecimiento del casco urbano al ocupar la parte plana del municipio, y que al cruzar en dos ocasiones sobre el río Sec, puede causar perjuicio tanto para la hidrología superficial como subterránea; además se producirá un aumento en la emisión de ruidos, y un impacto visual sobre las panorámicas que se divisan desde el núcleo antiguo.

#### 7. Integración del proceso de evaluación

En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de acciones correctoras con el fin de minimizar la afección de los impactos significativos:

Afección sobre la hidrología superficial y subterránea: Durante la fase de diseño del proyecto constructivo se realizará un control del efecto barrera, es necesario un dimensionamiento correcto de las obras, para que se afecten lo menos posible los flujos subterráneos.

Se ha realizado un inventario de pozos de la zona (información facilitada por la Agencia Catalana del Agua). Cada una de las alternativas intercepta uno o dos pozos situados en las cercanías del riu Sec. En todos los casos, se procederá al sellado del pozo con material impermeable. Se preverá la reposición de aquellos que finalmente hayan resultado afectados, o por el contrario, habrá que incoar un expediente expropiatorio que recoja la pertinente indemnización.

Para minimizar el impacto sobre los cursos fluviales se restaurarán las zonas excavadas, volviéndolas a su estado original para garantizar el buen funcionamiento en casos de lluvias fuertes.

Afección sobre el paisaje: Respecto al impacto visual producido por la alternativa C, en lo que se refiere a las vistas panorámicas desde el núcleo antiguo, el promotor contesta que no será muy significativo al transcurrir la rasante prácticamente a nivel con el terreno.

Los acabados de las obras de fábrica se integrarán al máximo en el entorno a través del desarrollo de vegetación arbustiva y arbórea. Se localizarán de forma estratégica los árboles y arbustos en la etapa de revegetación, para que puedan actuar como pantalla visual.

Para la integración de los taludes se recomienda mantener los taludes 3H:2V para facilitar su restauración, excepto en zonas con vegetación de alto valor, en estos casos se recomienda verticalizar los taludes a 1H:1V para minimizar la ocupación.

Se realizará un escarificado de las zonas de carretera que queden en desuso y no sean utilizadas como vía de acceso.

**Afección por ruidos:** En cuanto a que podría producir un importante impacto ambiental en referencia a los ruidos, el promotor considera que se ha evaluado el impacto sonoro en el Estudio de Impacto Ambiental, llegando a la conclusión de que éste es compatible para todas las alternativas según la legislación vigente. De todos modos, en el proyecto constructivo se recogerán las medidas correctoras que se consideren necesarias.

**Afección sobre el planeamiento urbanístico:** Respecto a que la alternativa C afecta de manera directa al municipio, condicionando y limitando el crecimiento futuro del casco urbano, el promotor considera que el trazado no condiciona ni limita el crecimiento futuro del casco urbano, ya que discurre a más de 100 m de la zona urbana o planificada como zona urbana.

**Elección de alternativa:** En la elección de la alternativa C, han sido decisivos parámetros ligados al trazado: La pendiente máxima, así como la longitud del tramo de pendiente máxima (mucho menor en la alternativa C respecto a las demás), zonas de umbría (en las alternativas que discurren por el Norte de Corbera d'Ebre aparecen zonas umbrías con el consiguiente peligro de heladas), zonas yesíferas (las alternativas A y B pasan en algunos tramos de su trazado por zonas yesíferas con los inconvenientes constructivos y de explotación que esto puede significar), volumen de movimiento de tierras (este aspecto es claramente favorable a la alternativa C, ya que los correspondientes a las alternativas A y B son muy superiores a los de la C y supondrán un impacto visual y paisajístico muy importante con largos tramos de desmontes y terraplenes de altura considerable).

#### 8. Condiciones de protección ambiental específicas

Deberán aplicarse las modificaciones de trazado y las recomendaciones incluidas en el informe de la Dirección General de Medio Natural Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, recibido con fecha 23 de septiembre de 2005.

P.K. 1+900, desplazando el estribo de inicio para alargar el puente y reducir la afección a la vegetación de ribera y el cauce.

P.K. 2+700, alejando la traza de la loma para evitar el desmonte y el bosque.

P.K. 3+600, alejando la traza del río para evitar la reducción de la sección en caso de grandes avenidas.

P.K. 4+100, desplazando el viaducto 100 m más al sudeste para disminuir la afección a la vegetación de ribera.

En caso de excesiva ocupación de taludes 3H:2V (P.K. 2+700), diseñar taludes con tramo vertical o muro en su parte inferior y 3H:2V en su parte superior, o bien la máxima inclinación posible en función de criterios geotécnicos.

Al mismo tiempo que se realizan las siguientes recomendaciones:

En la hidrosiembra, evitar especies agresivas de difícil sustitución, como «*Lotus corniculatus*».

Sustituir las especies arbóreas y arbustivas altamente inflamables para adaptarse al Decreto 130/1998, de 12 de mayo.

Adaptar las obras de drenaje como pasos de fauna según los criterios del «Manual de prevenció i correcció dels impactes de les infraestructures viàries sobre la fauna», editado por el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya.

Elaborar y ejecutar un Plan de Vigilancia Ambiental que concrete, de manera detallada y para todos los vectores ambientales afectados, los parámetros de seguimiento de su calidad y los sistemas de medida y control de dichos parámetros, así como la periodicidad de los controles y la forma de realizarse.

Elaborar un estudio de impacto acústico según la ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica.

#### 9. Plan de Vigilancia Ambiental

El plan de vigilancia ambiental tiene como objetivos:

Que la obra se realice siguiendo las condiciones bajo las cuales fue autorizado el proyecto.

Que las medidas correctoras se lleven a cabo durante la construcción de la forma definida en el proyecto.

Que se verifiquen la corrección y eficacia de la evaluación ambiental de la obra.

Se realizará, por tanto el control de la obra a partir de la definición de unos parámetros de seguimiento, de unas directrices de aplicación de las medidas correctoras y a través de la definición de un plan de obra ambiental que estará en relación con el plan de obra constructivo. Del mismo modo, se dejará constancia escrita del seguimiento de las medidas aplicadas y de las incidencias de las obras ambientales en el libro de obra ambiental.

Se elaborarán informes mensuales donde se evaluarán los datos recogidos en el libro de obra ambiental, se informará sobre el estado actual de las medidas correctoras y su evolución. Así, se incluirá la valoración de la eficacia de las mismas y, en caso de la aparición de nuevos impactos no recogidos en el EsIA, se realizará una descripción de los mismos y se redactarán las correspondientes medidas correctoras.

El manual de buenas prácticas ambientales tiene carácter complementario y se entrega al promotor de las obras antes del comienzo de las mismas. El manual incluye una relación de las medidas tomadas por la Dirección de obra y responsable técnico de Medio Ambiente para evitar impactos derivados de la gestión de las obras y se divulgará a todo el personal de la obra.

#### 10. Conclusión

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 21 de abril de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Variante de Corbera D'Ebre. N-420 de Córdoba a Tarragona. P.K. 804,4 Al P.K. 806,7», concluyendo que la alternativa C es viable ambientalmente por no observarse impactos adversos significativos con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, y con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor, y las condiciones de protección ambiental específicas propuestas por esta declaración de impacto ambiental.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 24 de abril de 2006.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

