

9375 *ORDEN ARM/1489/2008, de 8 de mayo, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto Estudio informativo variante sur de Huesca.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 6.a 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 capítulo II, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12 de la citada norma.

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

1. Información del proyecto: Promotor y Órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

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

El objeto del estudio informativo es la construcción de una variante por el sur de Huesca que una las autovías N-330, Zaragoza-Huesca y la N-240, Huesca-Lleida, que sea compatible con el estudio informativo del tramo Huesca-Siétamo de la autovía Huesca-Lleida y con el acceso al aeropuerto de Huesca-Monflorite. La variante servirá como elemento estructurante del territorio, para canalizar flujos de tráfico periféricos sin necesidad de pasar por la ciudad de Huesca y para dar acceso al aeropuerto de Huesca-Monflorite.

El proyecto se localiza al sur de la ciudad de Huesca y las diversas alternativas discurren por los términos municipales de Huesca, Siétamo, Alcalá del Obispo, Monflorite-Lascasas, Tierz y Quicena.

La variante se plantea con características de autovía, con velocidad de proyecto de 120 km/h y sección tipo de calzadas con dos carriles por sentido de 3,50 m, arcén exterior de 2,50 m, arcén interior de 1,00 m y mediana de 5,00 m.

En el estudio informativo se analizan y evalúan cuatro alternativas, nominadas de norte a sur:

Alternativa Norte: Longitud de 10.833 m. Atraviesa los términos municipales de Huesca, Tierz y Loporzano. Cruza el ferrocarril Zaragoza-Huesca, las carreteras autonómicas A-1212 y A-1213, y los ríos Isuela y Flumen. Enlaces con la A-23 Zaragoza-Huesca en Cuarte (origen), con la A-1213, y con la A-22 Huesca-Lleida en Quinto (final).

Alternativa Centro: Longitud de 14.593 m. Atraviesa los términos municipales de Huesca, Monflorite-Lascasas, Alcalá del Obispo y Siétamo. Cruza el ferrocarril Zaragoza-Huesca, las carreteras autonómicas A-1212, A-1213, A-131 y A-1217, y los ríos Isuela y Flumen. Enlaces con la A-23 Zaragoza-Huesca en Cuarte (origen), con la A-1213, con la A-1217 y con la A-22 Huesca-Lleida en Siétamo (final).

Alternativa Sur-Centro: Longitud de 18.523 m. Atraviesa los términos municipales de Huesca, Monflorite-Lascasas, Alcalá del Obispo y Siétamo. Cruza el ferrocarril Zaragoza-Huesca, las carreteras autonómicas A-1212, A-1213, A-131 y A-1217, y los ríos Isuela y Flumen. Enlaces con la A-23 Zaragoza-Huesca en Valdabrá (origen), con la A-1213, con la A-1217 y con la A-22 Huesca-Lleida en Siétamo (final).

Alternativa Sur: Longitud de 18.726 m. Atraviesa los términos municipales de Huesca, Monflorite-Lascasas, Alcalá del Obispo y Siétamo. Cruza el ferrocarril Zaragoza-Huesca, las carreteras autonómicas A-1212, A-1213, A-131 y A-1217, y los ríos Isuela, Flumen y Botella. Enlaces con la A-23 Zaragoza-Huesca en Valdabrá (origen), con la A-1213, con la A-1217 y con la A-22 Huesca-Lleida en Siétamo (final).

El movimiento de tierras de las distintas alternativas se resume en el siguiente cuadro:

Alternativa	Alternativa Norte	Alternativa Centro	Alternativa Sur-Centro	Alternativa Sur
Balance global m ³ (Desmonte-Terraplén)	-960.734	697.871	419.248	-1.184.756
Tierra vegetal m ³	233.911	253.873	355.289	334.674
Recompactación m ³	213.187	234.447	409.837	316.004

2. Elementos ambientales más significativos del entorno del proyecto.

Los trazados de las alternativas se localizan al sur de la ciudad de Huesca. Se trata de una zona predominantemente llana en la que únicamente destaca como accidente orográfico la altiplanicie de Quicena y Tierz y su ladera oeste de gran desnivel y fuerte pendiente. En el territorio por el que discurren se pueden distinguir tres zonas claramente diferenciadas:

De la autovía A-23 hasta el ferrocarril Tardienta-Huesca, está formada por una serie de cuencas formando vales subsidiarias del barranco de Valdabrá. Terrenos con suaves bajadas en dirección sureste con bosques de carrascas y afloramientos rocosos dispersos.

Del ferrocarril a la carretera HU-V-8401, zona de regadíos, huerta plana y fértil salpicada de granjas y atravesada de norte a sur por los ríos Isuela y Flumen.

Entre la carretera HU-V-8401 y la A-1219, aparecen los cultivos de secano. Se localiza la altiplanicie de Quicena y Tierz que en su ladera oeste presenta pendientes entre el 25 y el 50%. Discurre de norte a sur el río Botella pasando por las proximidades de Ola.

En cuanto a vegetación, destacan los bosques dispersos de encinas y carrascas.

En la zona no existe ningún espacio natural protegido de la red Natura 2000, ni del Catálogo de Espacios Naturales Protegidos de Aragón ni con ninguna otra figura de protección. Se localiza en el área un hábitat de interés prioritario 6220 «Pastizales mediterráneos xerófilos anuales y vivaces» y dos hábitats no prioritarios, el 9340 «Bosques de Quercus ilex y Quercus rotundifolia» y 92AO «Saucedas y choperas mediterráneas».

3. Resumen del proceso de evaluación:

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

a) Entrada documentación inicial.-En mayo de 2006 la Dirección General de Carreteras remitió una memoria-resumen del proyecto como documento inicial del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Aspectos más relevantes de las respuestas recibidas.-En junio de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental realizó consultas a diversos organismos y administraciones.

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente	-
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Medio Ambiente	X
Subdelegación del Gobierno en Zaragoza	-
Subdelegación del Gobierno en Huesca	X
Dirección General de Calidad ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón	-
Dirección General de Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Educación, Cultura y Deporte. Gobierno de Aragón	-
Dirección General de Carreteras. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Gobierno de Aragón	X
Diputación Provincial de Huesca	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
Cátedra de Biología. Facultad de Ciencias. Universidad de Zaragoza	-
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental	X
Ayuntamiento de Huesca	X
Ayuntamiento de Tierz (Huesca)	-
Ayuntamiento de Loporzano (Huesca)	-
Ayuntamiento de Siétamo (Huesca)	X
Ayuntamiento de Monflorite-Lascasas (Huesca)	X
Ayuntamiento de Alcalá del Obispo (Huesca)	-
Ayuntamiento de Albero Alto (Huesca)	-
ADENA (Madrid)	-
SEO (Madrid)	-
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR). (Zaragoza)	-
Ecologistas en Acción (Madrid)	-
Ecologistas en Acción Aragón (Zaragoza)	-
Fundación Ecología y Desarrollo (Zaragoza)	-
Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. de Aragón (Zaragoza)	-

Los aspectos ambientales más relevantes de las respuestas recibidas son los siguientes:

Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Medio Ambiente: Indica una serie de medidas y aspectos generales a tener en cuenta en materia de sus competencias.

Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA). Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón: Tras exponer de forma sintética las características del medio y los efectos generales sobre éste, hace unas consideraciones ambientales sobre las diversas alternativas (hábitats de interés comunitario, ríos, aves...) sin pronunciarse por ninguna.

Dirección General de Carreteras. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Gobierno de Aragón: desaconseja la alternativa situada más al norte por su proximidad a la población. Analiza las infraestructuras de su titularidad afectadas por la variante y los accesos a ésta desde la autovía A-23 y desde la nueva variante.

Dirección General de Urbanismo. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Gobierno de Aragón: hace referencia al proyecto de Plataforma Logístico-Industrial de Huesca (PLHUS) y a la afección de los tres trazados norte a zonas con edificación consolidada

Ayuntamiento de Huesca: Considera que el Corredor Sur es el que mejor se ajusta al modelo territorial incluido en el Plan General de Ordenación Urbana de Huesca por las razones que expone.

Ayuntamiento de Monflorite-Lascasas (Huesca): Considera que la solución central es la más adecuada, por los aspectos territoriales que describe (enlace con carreteras, pueblos, desarrollos urbanísticos, ríos, etc.). La más alejada de Huesca hacia el sur le parece totalmente inadecuada para su municipio por segregar los pueblos del mismo, afección a zonas de regadío, proximidad a Monflorite, afección a la ermita de Los Dolores, etc. Considera que ninguna resuelve el acceso al aeropuerto con una vía de Interés General del Estado y propone una nueva alternativa (que presenta en un plano a escala 150.000) cuya mitad este se sitúa al sur de todas las alternativas propuestas

Ayuntamiento de Siétamo (Huesca): Considera positiva la variante en todos los corredores planteados. Incluye un informe realizado por la empresa SETOCUR en el que indica una serie de aspectos a tener en cuenta en el proyecto, de carácter general, sin distinguir entre los diversos corredores.

Asimismo se han recibido alegaciones de varios particulares, informados del documento del proyecto por el Ayuntamiento de Monflorite-Lascasas.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental.

En octubre de 2006 la Dirección General de Política Ambiental remitió las respuestas recibidas a la Dirección General de Carreteras indicando algunos contenidos destacables de las mismas, que se deberían tener en cuenta en la realización del estudio de impacto ambiental.

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

a) Estudio de impacto ambiental.—El estudio de impacto ambiental presentado a información pública con el estudio informativo del que forma parte se ajusta en su contenido a lo especificado en el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 1/2008 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos y en la Sección Segunda, artículos 9 al 12, del Reglamento para su ejecución: Real Decreto 1131/1988.

b) Información pública. Resultado.—Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de 19 de junio de 2007 (BOE de 3-7-2007) se aprobó provisionalmente y se sometió a información pública el estudio informativo de la Variante Sur de Huesca. Esta información pública lo era también a los efectos previstos en el Real Decreto legislativo 1302/1986 de evaluación de impacto ambiental. Se recibieron siete alegaciones, cuatro de ellas de administraciones públicas y las otras tres de particulares. Los aspectos ambientales más relevantes de las alegaciones presentadas son las siguientes:

Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA): La alternativa Sur seleccionada no presenta afecciones significativas sobre el medio natural, aunque la alternativa norte tiene menor incidencia sobre el territorio y exigiría menos medidas correctoras. Menciona medidas correctoras sobre la red de drenaje superficial y los viaductos, la fauna, y los vertederos y canchales.

Ayuntamiento de Huesca: Apoya la elección de la alternativa Sur y se adhiere a las alegaciones de la empresa pública PLHUS Plataforma Logística S.L. en la previsión de accesos adecuados a la misma.

La Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, indican que deberá coordinarse la actuación de la variante con las carretas y ferrocarriles de su competencia existentes o en proyecto.

Dos de las alegaciones de particulares se refieren a afecciones a una parcela y a una granja porcina de su propiedad. En la otra alegación, del representante de la empresa pública PLHUS Plataforma Logística S.L. se solicita que se modifique el enlace de Valdabrá y la vía de servicio para resolver de forma satisfactoria el acceso a la plataforma.

c) Modificaciones introducidas por la Dirección General de Carreteras en el informe de alegaciones.—En el informe de alegaciones, la Dirección General de Carreteras, además de la coordinación con las administraciones afectadas, acepta dos modificaciones sobre la alternativa Sur seleccionada: modificar el enlace de Valdabrá e incluir una vía de servicio para dar acceso a la plataforma logística en construcción y estudiar la modificación del trazado para evitar la afección a la granja porcina de las proximidades del p.k. 11+000.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto:

a) Información complementaria solicitada por el Órgano Ambiental.—En febrero de 2008 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras documentación complementaria para completar el estudio de impacto ambiental. Esta documentación se refería a los siguientes aspectos: análisis y evaluación de zonas de presntamos y vertederos; relación de este estudio informativo con otro anterior en el que también se contemplaba un acceso similar al aeropuerto de Monflorite; caracterización de los hábitats naturales afectados; y completar la información cartográfica.

En abril de 2008 se recibió la documentación solicitada, en la que además de los indicados se incluye una propuesta de trazado para evitar la afección a la granja del p.k. 11+000, a la que se ha hecho referencia en el apartado anterior.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Calidad y adecuación del estudio de impacto y demás información ambiental del Promotor.—Con la información complementaria remitida por el promotor, se considera que el estudio de impacto ambiental contiene la suficiente información para poder formular la declaración de impacto ambiental.

4.2 Análisis ambiental para la selección de alternativas.—En el estudio de impacto ambiental se realiza un análisis y evaluación de los impactos de cada una de las cuatro alternativas planteadas. Del cuadro de la comparación global de alternativas parece deducirse que la alternativa Sur seleccionada es la más favorable ambientalmente. A continuación se describen y valoran económicamente las medidas correctoras para cada alternativa. Por último, se analizan los impactos residuales. Tras las medidas correctoras todos los impactos de las alternativas son compatibles, salvo el impacto sobre la vegetación en la alternativa Sur-Centro, que es moderado, por lo que en las conclusiones se recomienda que no se seleccionen esta alternativa. Antes de las medidas correctoras la alternativa Sur sólo presenta un impacto calificado de moderado: el relativo a la orografía y pendientes.

La alternativa Sur se selecciona porque además de ser la más favorable ambientalmente es la más ventajosa en el análisis multicriterio, en el que se consideran los siguientes criterios: ambiental, económico, funcional y territorial. La alternativa Sur es la segunda más favorable en los otros tres criterios.

4.3 Impactos más significativos de la alternativa elegida.—Según el estudio de impacto ambiental, en la Alternativa Sur elegida, hay sólo un impacto ambiental que alcanza el carácter de moderado y es, como se ha dicho, el relativo a la orografía y pendientes debido a los desmontes de altura considerable en varias zonas del trazado. Este impacto tras la aplicación de las medidas correctoras pasa a ser compatible. Las medidas correctoras para este impacto consisten en la integración de los taludes por medio de hidrosiembra y plantaciones y en la retirada a vertedero del material no apto para el relleno.

Las medidas correctoras establecidas son genéricas, lo que se justifica diciendo que el nivel de definición y objetivos en esta fase del estudio, estudio informativo, no permite la identificación precisa y específica de medidas correctoras.

Sin embargo, del análisis del proyecto y de la visita sobre el terreno se detectan algunos efectos ambientales negativos que destacan sobre el resto:

Sobre la geomorfología y el paisaje, debido a los taludes de grandes dimensiones en las siguientes zonas:

Pp.kk. 3+200-3+560, desmontes de entre 18 y 20 m de altura.

Pp.kk. 13+180-13+700, desmontes de entre 18 y 27 m de altura.

Desmontes de 20 m de altura máxima en el enlace de Valdabrá y de 25 m en el enlace de Siétamo.

Sobre la vegetación, por la afección a masas de carrascal (pp.kk. 3+000-3+700, 8+300, 10+800, 13+100-13+800, 15+700 y 16+300) y a la vegetación de ribera de los ríos Isuela y Flumen.

Sobre los hábitats naturales de interés comunitario, en los pp.kk. 3+100, 3+550 (prioritario), 6+300, 8+350, 13+050 (prioritario), 13+200-13+700, 15+700, 16+250.

5. Condiciones al proyecto: medidas preventivas y correctoras.—Para el desarrollo de la alternativa Sur propuesta por el promotor, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Protección de la vegetación. El trazado del proyecto de construcción se ajustará de forma que se evite en lo posible la afección a las masas de carrascal existentes. De acuerdo con esto, para disminuir la afección al carrascal en los pp.kk. 3+500-3+800 se desplazará el trazado ligeramente al sur, sin que ello implique acercarse de forma significativa a las naves de la granja situada al sur del mismo y que no se ve afectada.

Con el mismo objetivo de no afectar al bosque situado en las proximidades del p.k. 8+300, se desplazará el trazado ligeramente hacia el norte.

5.2 Protección de los hábitats naturales de interés comunitario: Según el estudio de impacto ambiental el trazado afecta a zonas con hábitats naturales de interés comunitario incluidos en la Directiva 92/43/CEE. Para su protección y conservación, además de jalonar con especial cuidado las zonas donde el trazado pueda afectar a estos enclaves, se restituirán las comunidades vegetales afectadas en zonas próximas al trazado en que como consecuencia de las obras el terreno hubiese quedado sin cubierta vegetal. En el caso de la vegetación de ribera de los ríos Isuela y Flumen (92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*») se restituirá en zonas del cauce próximas al cruce de la carretera donde la vegetación de encuentro más degradada, en una superficie al menos del doble de la afectada por las obras.

5.3 Afección a la geomorfología y el paisaje. En las proximidades del aeropuerto de Monflorite, en el escarpe de subida a la altiplanicie se producen desmontes de gran altura (de entre 18 y 27 m) en una longitud considerable (unos 600 m). Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, al paisaje, y también a la vegetación arbórea, el trazado del proyecto de construcción se diseñará de forma que se disminuya sustancialmente la altura de estos desmontes (al menos en unos 10 m) elevando la rasante en esta zona. Para evitar los terraplenes que ello conllevaría en la subida al escarpe (pp.kk. 11+500 al 13+000) se aumentará la pendiente máxima del 4% al 5% previsto en la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

5.4 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares. La alternativa Sur seleccionada presenta un déficit de tierras estimado en el estudio informativo en 1.184.756 m³. Por tanto, las zonas de préstamos para la obtención de las tierras necesarias son un elemento ambiental de importancia en este proyecto. Por ello, se solicitó a la Dirección General de Carretera información complementaria sobre zonas de préstamos y vertederos, pues siempre hay algún volumen de tierras sobrantes, no reutilizables. En la documentación remitida figuran una serie de zonas de préstamos, las cuales salvo la PO 1, no son zonas explotadas en la actualidad. En cuanto a las zonas de vertedero, en algunos casos se trata de zonas degradadas o antiguas canteras y en otros de parcelas utilizadas previamente como vertedero. En la elección de las zonas de préstamos y vertedero se tendrá en cuenta lo siguiente:

Préstamos: Se utilizarán preferentemente canteras legalizadas con planes de restauración aprobados o alguna de las zonas propuestas en la información complementaria al estudio de impacto ambiental, en cuyo caso la profundidad de la excavación no será superior a 2 m con relación a la cota actual del terreno. Cualquier otra ubicación requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Vertederos: Se utilizarán como vertederos únicamente zonas degradadas y canteras abandonadas o las zonas propuestas en la información complementaria al estudio de impacto ambiental.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra: Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos y arroyos, espacios de la Red natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario, proximidad a núcleos urbanos (300 m), zonas de interés arqueológico, zonas de vegetación arbórea y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

5.5 Protección de la fauna.—Protección del quebrantahuesos: se tendrá en cuenta el Plan de recuperación del quebrantahuesos en Aragón (Decreto 45/2003, de 24 de febrero del Gobierno de Aragón por el que se establece un régimen de protección para el quebrantahuesos y se aprueba el Plan de Recuperación).

Protección del milano real, milano negro y alimoche: En las áreas de nidificación y cría de estas especies, no se realizará el desbroce ni actividades generadoras de elevado ruido (voladuras, cimentación de estructuras, etc.) entre primeros de marzo y mediados de junio. Para concretar el ámbito y alcance de esta medida de protección se consultará con el

órgano competente en fauna, la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Aragón.

Los trabajos que pudieran afectar a los cauces de los ríos Isuela, Fluyen y Botella se realizarán fuera de los periodos de freza y cría de las especies de ictiofauna.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente. 2006 «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, n.º 1».

5.6 Protección del barranco de Valdabrá: el proyecto prevé el desvío y encauzamiento del barranco de Valdabrá (p.k. 1+220). Además de los condicionantes hidráulicos se adoptarán las medidas para que este encauzamiento tenga un aspecto lo más natural posible, tales como: el trazado del cauce desviado, evitando los giros bruscos que contrasten con el actual, marcadamente rectilíneo; plantaciones de vegetación en las riberas; diseño de la sección y taludes, etc.

5.7 Afección a la explotación porcina del p.k. 11+000. Se evitará la afección a la explotación porcina que fue objeto de alegación en la fase de información pública. Para ello se modificará el trazado, de acuerdo con la propuesta que figura en la información complementaria remitida por la Dirección General de Carreteras a petición de la Dirección general de Calidad y Evaluación Ambiental. En todo caso, en el trazado definitivo del proyecto de construcción, además de no afectar a la citada explotación se minimizará la afección a las masas de carrascal y a los afloramientos rocosos (los de las proximidades del p.k. 10+750 y 10+300, entre otros). En esta modificación se tendrá en cuenta la compatibilidad con la condición 5.1.

5.8 Uso de NFU en el firme de la carretera.—En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en el 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, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El proyecto de construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta Declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

La Dirección General de Carreteras remitirá, antes de la aprobación del proyecto de construcción, documentación relativa al cumplimiento de lo establecido en esta declaración, especialmente lo relativo a las condiciones preventivas y correctoras establecidas como condiciones al proyecto en el apartado 5 de esta declaración.

Conclusión: En consecuencia, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 7 de mayo de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del «estudio informativo variante sur de Huesca» concluyendo que siempre y cuando que se autorice en la Alternativa Sur 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, 8 de mayo de 2008.—La Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa Mangana.

