

Segundo.—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 10 de enero de 2002.

MATAS PALOU

Ilma. Sra. Subsecretaria del Ministerio de Medio Ambiente.

890

RESOLUCIÓN de 19 de diciembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el tramo Siétamo-Lleida del estudio informativo «Autovía Lleida-Huesca. Carretera N-240 de Tarragona a San Sebastián y Bilbao», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 8 de mayo de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Autovía Lleida-Huesca. Carretera N-240 de Tarragona a San Sebastián y Bilbao» con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 9 de diciembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas, junto con respuestas recibidas de entidades municipales que no fueron objeto de consulta.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de Información Pública mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 20 de enero de 2000, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Huesca» de fecha 13 de enero de 2000, en el «Boletín Oficial de la Provincia de Lleida» de fecha 5 de febrero de 2000 y en la prensa local con fecha 13 de enero de 2000.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 18 de octubre de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Dado que las soluciones contempladas en el estudio informativo atraviesan dos zonas propuestas por el Gobierno de Aragón como Lugares de Importancia Comunitaria, denominados «Yesos de Barbastro» y «Ríos Cinca y Alcanadre», la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 19 de abril de 2001, solicitó al Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, órgano responsable de la gestión de los citados espacios, informe sobre su posible afección teniendo en cuenta los valores que han motivado su designación. Asimismo, dado que el inicio del trazado hasta Angüés atraviesa de forma tangencial el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos en Aragón (Decreto 184/1994 de la Diputación General de Aragón), de acuerdo con el art. 3.2 del citado Decreto, se recabó información de la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Aragón sobre posibles medidas a incluir en la Declaración de Impacto Ambiental.

Teniendo en cuenta las consideraciones del Ministerio de Medio Ambiente sobre los impactos negativos de la alternativa seleccionada en el estudio informativo para el tramo inicial de mismo, con fecha 4 de octubre de 2001, la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos del Ministerio de Medio Ambiente un escrito solicitando la segregación del tramo comprendido entre el inicio del estudio informativo y el enlace con la carretera a Lorzano (punto kilométrico 8,000 del tramo CN3), excluyéndolo de la presente declaración, en base a que se va a estudiar una nueva alternativa, no contemplada en el estudio informativo, que minimiza los impactos negativos sobre el Castillo de Montearagón y el río Flumen, y que además parece conllevar un menor coste. Posteriormente (12 de diciembre de 2001) el tramo segregado se ha ampliado hasta el enlace de Siétamo (punto kilométrico 12,500 del tramo CS1) con objeto de facilitar el enlace con el tramo objeto de declaración de impacto ambiental.

Con fecha 18 de octubre de 2001 el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón ha remitido un escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, en el que se informa que el inevitable cruce de la alternativa objeto de la presente declaración sobre el río Cinca coincide con una zona de escaso desarrollo de la vegetación natural de los sotos del Cinca, por lo que es compatible este cruce con la conservación del LIC «Ríos Cinca y Alcanadre», siempre y cuando se garantice la aplicación de determinadas medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que cita. Por lo que respecta al LIC «Yesos de Barbastro», se informa que la alternativa seleccionada afecta inevitablemente al LIC entre los puntos kilométricos 39,500 y 45,000 (CN5) aproximadamente, y vuelve a afectarlo entre los puntos kilométricos 49,500 y 52,500 (CN5) aproximadamente, siendo posible en este último caso evitar la afección mediante una modificación del trazado que desplace éste al norte del canal de Selgua. Asimismo, informa que la inevitable afección al espacio anteriormente citada afecta a hábitats catalogados en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, en especial a matorrales gipsícolas, hábitat prioritario que define la singularidad y la designación del LIC, y expone que dicha afección puede minimizarse con una modificación de trazado que haga discurrir la traza de manera transversal al espacio en la zona norte de éste, así como adoptando determinadas medidas, que cita, para minimizar y compensar esa afección. En relación con la afección a especies amenazadas, se informa que, por lo que respecta a la conservación del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), no se considera necesaria la adopción de medidas específicas, al no afectarse a las áreas críticas definidas en el Plan de Recuperación; por lo que respecta al águila perdicera (*Hieraetus fasciatus*) se informa que el trazado afecta a dos territorios conocidos de nidificación de la especie, en los valles de los ríos Alcanadre y Cinca, y se definen medidas restrictivas que limiten la afección; y por lo que respecta al alimoche (*Neophron percnopterus*) y a la chova piquirroja (*Pyrhhorax pyrrhorax*) se informa de que existen datos de nidificación de ambas especies aguas arriba y abajo del puente actual sobre el río Alcanadre, siendo válidas las citadas medidas restrictivas. Por otro lado, se indica la necesidad de realizar prospecciones y catas paleontológicas en el entorno de la traza en las proximidades de la formación a la pertenece el «Yacimiento Peraltilla», catalogado de interés nacional.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente, a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el tramo Siétamo-Lleida del estudio informativo «Autovía Lleida-Huesca. Carretera N-240 de Tarragona a San Sebastián y Bilbao».

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Dado que con fecha 4 de octubre de 2001, la Dirección General de Carreteras ha comunicado el inicio de un nuevo estudio informativo para el tramo comprendido entre el origen y el estrecho de Quinto (pp.kk 0,000 al 8,000 del eje CN, ampliado posteriormente hasta el punto kilométrico 12,500 de CS1 que coincide con el enlace de Siétamo) con objeto de estudiar un nuevo trazado que discurra más próximo a la carretera N-240 y minimice las afecciones al río Flumen, al utilizar el punto de cruce actual, y al Castillo de Montearagón, el citado tramo queda excluido de la presente declaración de impacto ambiental.

Las alternativas contempladas en el estudio informativo afectan a la zona propuesta por el Gobierno de Aragón como Lugar de Importancia Comunitaria bajo la denominación «Yesos de Barbastro», siendo el corredor

o eje centro-norte (tramo CN5) el de menor afección al citado espacio y a los hábitats prioritarios de vegetación gipsícola que han motivado su designación. La propuesta del Gobierno de Aragón es posterior a la elaboración del estudio informativo, motivo por el que no se ha contemplado en el mismo. No obstante, con objeto de reducir la afección al citado espacio se prescribe en la condición 1 una modificación de la citada alternativa. Dicha modificación consiste en el desplazamiento de la traza hacia el norte, para acercarla y ajustarla a la carretera N-240 entre Peraltilla y el límite del términos municipales entre Laluega y Barbastro (que constituye en esta zona el límite oriental del LIC), junto con un nuevo desplazamiento hacia el norte hasta rebasar el canal de Selgua en el tramo que éste constituye el límite septentrional del LIC.

La alternativa elegida en el estudio informativo entre Monzón y Altorricón (eje centro-norte, tramos CN6, CN7) produce impactos ambientales de mayor magnitud que el eje centro-sur (tramos XCN5CS6, CS6), que aprovecha la actual variante de Binéfar, fundamentalmente por una mayor ocupación territorial y afección a cultivos de regadío.

Examinada la documentación contenida en el expediente: estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública, y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que, entre las alternativas contempladas en el estudio informativo, la que menos efectos negativos produce sobre el medio ambiente es la combinación de los ejes centro-norte y centro-sur definida por los tramos: CN3 desde el punto kilométrico 8,000, CS1, XCS1CN5, CN5, XCN5CS6, CS6, CS7, CS8, XCS8CN10 y CN10.

En consecuencia, para la realización de la citada alternativa, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental en lo que no se opongan a la presente declaración y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

Los puntos kilométricos se refieren a los tramos de los ejes centro-norte y centro-sur que se contemplan en el estudio informativo y que configuran la alternativa seleccionada en la presente declaración de impacto ambiental.

1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

El inicio del tramo objeto de declaración de impacto ambiental (punto kilométrico 12,500 de CS1), coincidente con el enlace de Siétamo previsto en el estudio informativo, deberá proyectarse de forma que permita el enlace con el trazado del tramo segregado teniendo en cuenta que, con objeto de minimizar la fragmentación del territorio e intentar evitar el cruce sobre la carretera N-240 y el consiguiente terraplén frente a Siétamo, el trazado en este tramo de enlace deberá discurrir lo más próximo posible a la carretera nacional, eligiendo la zona de cruce del río Botella de forma que el cruce sea lo más ortogonal al río posible, y procurando evitar el cruce sobre la N-240 con objeto de minimizar el citado terraplén.

Con objeto de evitar la afección a la mancha de quejigal situada en la margen izquierda del río Guatizalema (punto kilométrico 14,300 del CS1), así como minimizar la afección a la franja mejor conservada de carrascal existente en torno al punto kilométrico 13,800 (CS1) y alejar el terraplén del estribo oeste del meandro del río, se desplazará la traza hacia el sur unos 100-150 m. Si fuera necesario se prolongará el viaducto por su extremo oeste, de forma que el terraplén de dicho estribo no supere los 12 m de altura.

La ubicación y la tipología del enlace CS3 con la carretera A-1222, en el punto kilométrico 17,460 (CS1) se proyectará de forma que se minimice la afección al arroyo y a las carrascas, dotando a los ramales de obras de drenaje suficientemente amplias para garantizar una menor afección al arroyo.

Con objeto de no afectar con el terraplén del punto kilométrico 19,200 a la vaguada y vegetación del arroyo tributario del río Rija, se desplazará la traza ligeramente hacia el sur o se recurrirá a una tipología de terraplén que minimice la ocupación, utilizando técnicas de bioingeniería (muros verdes, etc.) que garanticen su total revegetación.

Teniendo en cuenta el actual diseño de la traza, el paso superior específico de fauna previsto en el estudio de impacto ambiental en el punto kilométrico 20,500 (CS1) probablemente presentará rampas de acceso, al menos por su extremo sur, hecho desfavorable a la utilización del mismo por la fauna existente en la zona (jabalíes), por lo cual deberá reconsiderarse su realización. En su lugar, dado que en las proximidades del mismo existen pequeñas vaguadas (puntos kilométricos 20,050, 20,200,

20,350, 20,620), se sustituirán las obras de drenaje previstas (tubos de 1,80 m de diámetro) por marcos con dimensiones mínimas de 7 m de ancho por 3,5 m de altura, especialmente la del punto kilométrico 20,620; en el caso de la del punto kilométrico 20,020 se proyectará un pequeño puente o como mínimo 2 marcos de al menos 5 metros de altura. Estos pasos deben acondicionarse para el paso de la fauna mediante una plataforma lateral seca y revegetando adecuadamente la entrada a los mismos. Por tanto, en el proyecto de trazado se dará prioridad a un diseño que permita la utilización de estas obras de paso sin menoscabo de la mayor adaptación posible de la rasante al terreno.

Con objeto de reducir el impacto sobre el cauce y aumentar la permeabilidad transversal para la fauna, en los barrancos de los puntos kilométricos 22,150 y 22,500 de CS1, las respectivas obras de drenaje se sustituirán por sendas estructuras que permitan alcanzar los citados objetivos, con luz mínima de 40 m² y dimensiones mínimas de 7 m de ancho por 5 m de altura, adecuándolas para el paso de fauna.

Con los mismos objetivos de la condición anterior y para minimizar el impacto sobre la vegetación de ribera, en el barranco situado en el punto kilométrico 3,500 (XCS1CN5) se sustituirá el tubo de 1,80 m de diámetro por una estructura de dimensiones suficientes para cumplir los citados objetivos y con las dimensiones mínimas citadas en el párrafo anterior.

Con objeto de minimizar la afección al cauce y a la vegetación de ribera, las pilas del puente sobre el río Alcanadre se construirán accediendo únicamente desde la margen derecha del río y utilizando el camino existente. El tránsito de maquinaria pesada por el curso fluvial (incluida la zona no inundada) deberá reducirse al máximo y ejecutarse de acuerdo con lo estipulado en la condición 3. En la construcción del tablero no se afectará ni directa ni indirectamente al cauce ni a la zona de valle y cortados de la margen izquierda situada bajo el viaducto, para lo cual se utilizará un sistema constructivo de losa empujada o cimbra autoportante. Tal como está previsto en el estudio informativo se utilizará el puente actual para una de las calzadas, adosándole otro de análogas características (alzado, pilas, estribos, etc). La balsa de retención, decantación y desengrasado referida en la condición 3 se ubicará en la margen derecha del río, bajo los viaductos y lo más próxima posible al estribo.

El enlace CN8 con la N-240 del punto kilométrico 34,400 (CN5) se diseñará y ubicará de forma que no se afecte a las manchas de carrascal de porte arbóreo.

Con objeto de minimizar la fragmentación territorial entre los puntos kilométricos 34,000 y 37,000 (CN5) se aproximará la traza lo más posible a la carretera N-240, teniendo en cuenta los condicionantes técnicos de trazado y las edificaciones existentes.

El trazado proyectado atraviesa el Lugar de Importancia Comunitaria «Yesos de Barbastro» desde el barranco de la Clamor (punto kilométrico 39,500, CN5) hasta el límite de los términos municipales de Laluega y Barbastro (entorno al punto kilométrico 44,200, CN5). Por tanto, con objeto de minimizar la afección a la vegetación gipsícola y al Lugar de Importancia Comunitaria «Yesos de Barbastro», se modificará el trazado acercándolo lo más posible a la carretera N-240 desde aproximadamente el punto kilométrico 38,500 (CN5) hasta alcanzar el límite de término municipal anteriormente citado (entorno al punto kilométrico 44,200, CN5), que es límite del LIC. En todo este tramo que discurre por el LIC la mediana se reducirá al mínimo previsto en la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras y no se construirán vías de servicio ni áreas de servicio.

Con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera y al cauce e incrementar la permeabilidad para la fauna, las obras de drenaje previstas para cruzar el barranco de la Clamor (punto kilométrico 39,500, CN5) y el barranco de Clamorelles (41,900, CN5) se sustituirán por sendos puentes, con independencia de la modificación del punto de cruce a que obliga lo establecido en el párrafo anterior.

El enlace CN9 con la N-240 del punto kilométrico 43,200 se desplazará hacia el este, ubicándose y diseñándose de manera que ninguno de los ramales afecte al LIC ni a manchas de carrascal sobre yesos.

Con objeto de evitar la afección a la vegetación gipsícola y al LIC «Yesos de Barbastro» (puntos kilométricos 49,500 y 53,000 del CN5) se modificará el trazado desplazándolo hacia el norte, dejando al sur el canal de Selgua, que constituye el límite septentrional del LIC en esta zona.

Desde el punto kilométrico 43,500 al punto kilométrico 49,500 de CN5, además de la modificación de trazado exigida en el párrafo anterior, el ajuste del trazado deberá considerar también como criterio prioritario la minimización de la afección a la vegetación gipsícola, hábitat prioritario de la Directiva 92/43/CE. Con los mismos objetivos, entre los puntos kilométricos 53,00 y 55,500 del CN5, se desplazará el trazado hacia el norte evitando las manchas de vegetación gipsícola.

Por los mismos motivos que los párrafos anteriores, tanto el enlace CN10 con la A-1226 (punto kilométrico 49,550, CN5) como el área de ser-

vicio prevista en las inmediaciones de Barbastro, se ubicarán y diseñarán de manera que se evite la afección al LIC y a las manchas de vegetación gipsícola que han motivado su designación, evitando también las manchas de carrascal sobre yesos.

Con objeto de minimizar la afección a las manchas de vegetación gipsícola que constituyen hábitat prioritario de la directiva 92/43/CE, a los carrascales sobre yesos, a los cultivos de regadío y al núcleo urbano de Castejón del Puente, el enlace CN11 con la N-240 del punto kilométrico 55,500 se desplazará hacia el norte unos 400 m sobre la carretera nacional, lo que contribuye al desplazamiento del trazado exigido anteriormente.

Con objeto de minimizar la afección al río Cinca, área propuesta como LIC, el viaducto se proyectará de forma que en la ejecución del tablero no se afecte ni directa ni indirectamente al cauce y a la zona de valle situada bajo el viaducto, para lo cual se empleará un sistema constructivo de losa empujada o cimbra autoportante. Con objeto de reducir el volumen de excavación y la afección a los cortados de la margen izquierda, el empuje se realizará solamente desde el estribo de la margen derecha. En lo que se refiere a la distribución y número de pilas, se atenderá a lo dispuesto en las condiciones 2 y 3. No se abrirán caminos de acceso por la margen izquierda y las pilas se construirán accediendo desde la margen derecha. El tránsito de maquinaria pesada por el curso fluvial (incluida la zona no inundada) deberá reducirse al máximo y ejecutarse de acuerdo con lo estipulado en la condición 3. La balsa de retención, decantación y desengrasado referida en la condición 3 se ubicará en la margen derecha del río bajo el viaducto y lo más próxima posible al estribo.

Con objeto de no afectar a la mancha de carrascal de porte arbóreo situada en las proximidades del punto kilométrico 2,100 (XCN5CS6) se desplazará el trazado ligeramente hacia el norte, cuidando de no afectar a la ermita de San Justo en las proximidades del punto kilométrico 0,800 (XCN5CS6).

Con objeto de minimizar la fragmentación de las formaciones aisladas de carrascal de porte arbóreo, se ajustará el trazado desplazándolo al sur unos 100-150 m en el entorno del punto kilométrico 3,500 (XCN5CS6), probablemente al sur de la balsa existente, evitando la fragmentación del bosque.

Con objeto de minimizar la ocupación territorial, entre los puntos kilométricos 67,000 al 74,000 (CS6) se aproximará la traza a la carretera N-240 lo más posible, realizando la duplicación de la variante de Binéfar (punto kilométrico 72,000 al 74,000), aprovechando la calzada existente.

Con objeto de minimizar la fragmentación del territorio, desde el punto kilométrico 74,000 al punto kilométrico 82,500 (CS6), es decir, hasta llegar a 1,5 km de las edificaciones de La Melusa, la traza discurrirá en paralelo y lo más próxima posible a la carretera N-230 que permitan las edificaciones y los servicios existentes.

Desde el punto en la carretera nacional citado en el párrafo anterior, a 1,5 km de las edificaciones de La Melusa, la traza irá a buscar de nuevo el trazado del tramo CS6 del estudio informativo minimizando la afección a edificaciones, balsas y explotaciones de regadío, para ir a enlazar con este trazado antes de alcanzar la carretera que va desde Zaidín a Altorrícón.

El enlace X10 con la carretera que va de Almacelles a Sucs, en el punto kilométrico 2,200 (XCS8CN10) se diseñará y ubicará de forma que no se afecte a la franja de pinos situada al este de la carretera.

El enlace X11 con la carretera a Sucs y Raymat, en el punto kilométrico 8,200 (XCS8CN10), se diseñará y ubicará de forma que se minimice la ocupación de los viñedos.

Con objeto de minimizar la fragmentación del territorio, así como disminuir la afección a los viñedos con denominación de origen «Costers del Segre», en el tramo comprendido desde el punto kilométrico 6,500 de XCS8CN10 hasta el final del trazado (punto kilométrico 107,100 de CN10), la traza discurrirá lo más próxima posible a la carretera nacional, exceptuando únicamente el tramo comprendido entre el punto kilométrico 12,200 (XCS8CN10) hasta el punto kilométrico 103,600 de CN10, en el que se mantendrá el falso túnel previsto. Las boquillas del falso túnel proyectado se diseñarán de forma que permitan restaurar la morfología original del terreno, dando continuidad al relieve de forma natural a ambos lados de la infraestructura, con objeto de favorecer las labores de revegetación y de integración paisajística. En la zona que la traza discurre por viñedos con denominación de origen «Costers del Segre» o «Somontano de Huesca», se estudiará la posibilidad de permitir la continuidad de la explotación de las vides en la franja del dominio público en que éste sea posible. En estas mismas zonas, la mediana se reducirá al mínimo previsto en la Norma 3.1-IC.Trazado, de la Instrucción de Carreteras y no se construirán vías de servicio.

2. Protección y conservación de los suelos, la vegetación, los hábitats singulares y los cultivos

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado y del área de servicio, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Con anterioridad al desbroce deberá realizarse una prospección botánica de las zonas citadas en el párrafo anterior, con objeto de determinar la presencia de especies amenazadas como *Boleum asperum*. Si la prospección arrojará resultados positivos, las medidas a aplicar deberán definirse de acuerdo con el órgano competente de la Comunidad Autónoma correspondiente.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones de altura no superior a los 2 metros, para facilitar su aireación y evitar la compactación, evitando las zonas de exclusión a las que hace referencia la condición 8. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso que sea necesario, su siembra, riego y abonado periódico. La tierra vegetal procedente de terrenos con vegetación gipsícola se acopiará de forma separada y se empleará en la restauración de zonas de similares características (sin menoscabo de lo exigido en la condición 10), por constituir un banco de propágulos y semillas de las especies vegetales que componen estas comunidades y por poder resultar los sulfatos tóxicos para la vegetación a implantar en terrenos no gipsáceos. La capa de suelo gipsáceo a retirar tendrá un espesor mínimo de 15-30 cm, dependiendo del espesor de suelo disponible.

En relación con las comunidades vegetales, serán objeto de una especial protección el quejigal del río Alcanadre en el entorno del punto kilométrico 29,000 (CN5); las manchas de vegetación gipsícola que constituyen hábitat prioritario de la Directiva 92/43 CEE, colindantes con la zona de inevitable afección tras el desplazamiento exigido en la condición 1, para acercar la traza lo más posible a la carretera nacional, entre los puntos kilométricos 39,500 y 44,500 (CN5) y las formaciones aisladas de carrascal aclarado de porte arbóreo sobre yesos situadas entre los puntos kilométricos 44,500 al 49,500 (CN5) teniendo en cuenta el citado desplazamiento. Asimismo, también deberá prestarse especial protección a las vides ubicadas en zonas con denominación de origen.

Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos atravesados por la traza: Botella (punto kilométrico 9,700 de CS1, modificándose notoriamente el punto de cruce con el cambio de trazado requerido en la condición 1), Guatizalema (punto kilométrico 14,300 de CS1), Rija (punto kilométrico 19,800 de CS1), Alcanadre (punto kilométrico 28,900 de CN5), Cinca (punto kilométrico 1,600 de XCN5CS6) y Sosa (punto kilométrico 7,400 de XCN5CS6), las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, excepto en el caso de Guatizalema, Alcanadre y Cinca en los que se aumentará a 10 m, y siempre sin perjuicio de lo establecido al respecto en las condiciones 1 y 3. Del mismo modo se propone la construcción de obras de paso de diferentes características a las especificadas en el estudio informativo para los siguientes cauces: barranco tributario del Alcanadre por la margen derecha (punto kilométrico 3,500 de XCS1CN5), Formiga (punto kilométrico 22,150 de CN5), barranco de la Clamor en Peraltilla (punto kilométrico 39,500 de CN5, pudiendo ser dos los cauces que se crucen al modificar el trazado de acuerdo con la condición 1) y barranco de Clamorelles (punto kilométrico 38,940 de CN5), de forma que también se respete la vegetación de ribera manteniendo los cinco metros de distancia mínima.

Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. Especial trascendencia tiene este hecho en los caminos de obra necesarios para la construcción de los viaductos sobre los ríos Alcanadre y Cinca, así como en el tramo en el que la traza discurrirá adosada a la carretera nacional por el límite septentrional del LIC (puntos kilométricos 39,500 al 44,000 (CN5)).

Dado que el Estudio de Impacto Ambiental no señala las zonas con elevado riesgo de incendios, el proyecto de construcción deberá determinar éstas (incluyendo obligatoriamente el LIC) e incluir un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de asegura-

miento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes de desmonte y terraplén especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego. El proyecto de construcción deberá incorporar las medidas de prevención y extinción de incendios previstas en los Decretos 64/1995 y 130/1998, de 7 de marzo y 12 de mayo respectivamente, de la Generalidad de Cataluña.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro, las siguientes medidas:

A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece la Ley 29/1985 de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Se colocarán las pilas fuera de los cauces en los ríos Botella, Guatizalema, Rija y Sosa. En el río Alcanadre, de acuerdo con lo previsto en la condición 1, la distribución de las pilas del puente nuevo será análoga a la del puente ya existente. En el río Cinca se diseñará el viaducto de forma que queden dentro del cauce el menor número posible de pilas, ampliando la longitud de los vanos prevista en el estudio informativo.

El estudio informativo no localiza ninguna zona con riesgo de inundación temporal. Si durante el desarrollo de los proyectos de construcción se identificaran zonas con estas características, se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Ebro, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se elimine el riesgo de inundación temporal de los terrenos colindantes con la infraestructura.

El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua, si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

Concretamente se colocarán, al menos, en los siguientes enclaves:

Río Alcanadre: barreras de retención de sedimentos situadas en ambas márgenes entre la zona de movimiento de tierras y el borde más externo (en relación con el eje del río) de la vegetación de ribera.

Río Cinca: barrera de retención de sedimentos en la margen izquierda.

Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de Confederación Hidrográfica del Ebro y en el caso de los ríos Alcanadre y Cinca deberán ser aprobados por el organismo competente en conser-

vación de la naturaleza del Gobierno de Aragón. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y el cauce deberá ser restaurado.

Se proyectará un sistema de arquetas y colectores que recojan la escorrentía de las calzadas de los viaductos y la conduzcan a balsas retención, decantación y desengrasado. Dichas balsas se instalarán, al menos, en el ámbito de los siguientes viaductos:

Río Guatizalema: la balsa se colocará en la margen izquierda.

Río Alcanadre: la balsa se colocará en la margen derecha, lo más próxima posible al estribo derecho junto al camino de obra existente, incorporándose a la misma los colectores de la calzada actual.

Río Cinca: la balsa se colocará en la margen derecha.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna no inundable; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. No se empleará chapa metálica ondulada como material de construcción de las obras de drenaje transversal.

Como mínimo se estudiará la modificación de las obras de drenaje previstas en los puntos kilométricos expuestos a continuación, con objeto de adecuarlas como paso de fauna:

Vaguadas en torno al punto kilométrico 20,500 (CS1) (puntos kilométricos: 20,050, 20,200, 20,350, 20,650). En esta zona se presenta una alternancia de cultivos con áreas de encinar y matorral mediterráneo, óptima para el desarrollo de la mayor parte de las especies animales citadas en el inventario ambiental. El estudio de impacto ambiental propone la construcción de un paso superior para fauna en dicho punto. Es preciso tener en cuenta que el citado paso probablemente presentará rampas de acceso, al menos por su extremo sur, hecho desfavorable a la utilización del mismo por la fauna existente en la zona (jabalíes), por lo que deberá reconsiderarse su ejecución. Teniendo en cuenta que en las proximidades del mismo existen pequeñas vaguadas (puntos kilométricos 20,050, 20,200, 20,350, 20,620), sus obras de drenaje (tubos de 1,80 m de diámetro) deberán sustituirse por marcos con dimensiones mínimas de 7 m de ancho por 3,5 m de altura, especialmente la del punto kilométrico 20,620; en el caso de la del punto kilométrico 20,020 debe proyectarse un pequeño puente o utilizar 2 marcos de al menos 5 metros de altura. Estos pasos se acondicionarán para la fauna mediante la construcción de una plataforma lateral seca en su interior y revegetando adecuadamente la entrada a los mismos. Por tanto, deberán analizarse cuidadosamente las dos posibilidades expuestas para permeabilizar la infraestructura para la fauna, valorando la eficacia de ambas medidas.

Puntos kilométricos 22,150 y 22,500 (CS1), 3,500 (XCS1CN5), 39,500 (CN5) y 41,900 (CN5) en los que se dispondrán estructuras que permitan no afectar al cauce y, en su caso, a la vegetación de ribera, con dimensiones adecuadas para garantizar el paso de la fauna (luz mínima de 40 m² y dimensiones mínimas de 7 m de ancho y 5 de altura, dejando banda lateral no inundable) y la no afección a la vegetación de ribera.

Con objeto de optimizar la funcionalidad como paso de fauna, se prestará especial atención a la restauración de la vegetación de ribera bajo los viaductos de los ríos Botella, Rija, Alcanadre, Guatizalema, Cinca y Sosa y de los barrancos de Formiga, Clamor y Clamorelles, recuperando la continuidad de la cubierta vegetal en el tramo alterado durante las obras, eliminando la escollera de obra o, en su caso, dejándola reducida al mínimo necesario para la protección de las pilas. Asimismo, se recuperará la sección originaria del lecho anterior a la obra y tanto las balsas como los caminos de servicio, si fueran necesarios, deberán quedar lo más próximos posible a los estribos y convenientemente aislados del cauce por una faja de vegetación.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal, se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada. Previamente se deberá realizar un estudio sobre la siniestralidad de la actual N-240 y de esta manera identificar las áreas más conflictivas con respecto a los accidentes con animales con objeto

de reforzar el vallado en esas zonas y, caso de ser necesario, ampliar los dispositivos de paso previstos en la DIA y en el estudio de impacto ambiental.

Cuando la autovía atraviese terrenos cinegéticos dedicados a la caza mayor (jabalí principalmente) se reforzará el vallado en dichos puntos.

Dado que el trazado puede afectar parcialmente a territorios conocidos de nidificación del águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) en los ríos Alcanadre y Cinca, así como a nidos de alimoche (*Neophron percnopterus*) y chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*) en el río Alcanadre, en los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 27,500 al 29,500 (cruce del río Alcanadre) y los puntos kilométricos 56,000 al 59,000 (cruce del río Cinca), además de atenderse a lo exigido en las condiciones 1, 2 y 3 respecto a las limitaciones en la ejecución de los citados cruces, en el pliego de prescripciones técnicas particulares deberá indicarse la necesidad de realizar un muestreo de campo con anterioridad a las fases de despeje, desbroce, movimiento de tierras u otras actividades generadoras de ruido, cuyo objetivo prioritario será determinar la ocupación de los nidos y, en consecuencia, si fuera necesario, establecer las oportunas restricciones, entre ellas la limitación de estas tareas desde principios de enero a últimos de junio.

El Programa de Vigilancia Ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna, y de la eficacia del refuerzo del vallado. Asimismo, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, al menos en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 19,000 y 23,000. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Peraltilla, Castejón del Puente, Binéfar y Almacelles, y sobre la edificación dispersa a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos entre los que se desarrolla la actuación, especialmente en la zona de vides con denominación de origen «Somontano de Huesca» y «Raimat» y en las zonas en las que la traza atraviesa o dicurre próxima a los Lugares de Importancia Comunitaria, se procederá al riego periódico de todos los caminos de acceso a obra, instalaciones auxiliares, parques de maquinaria, préstamos y posibles vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. Prevención del ruido y vibraciones en áreas habitadas y en áreas de interés faunístico

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Entorno de los núcleos urbanos de Siétamo (puntos kilométricos 12,000 al 13,700 de CS1), Velillas y Ermita de San Bartolomé (puntos kilométricos 19,000 al 20,700 de CS1), Angüés (puntos kilométricos 1,000 al 2,000 de XCS1CN5), Lascellas (puntos kilométricos 31,000 al 32,000 de CN5, edificaciones en torno al punto kilométrico 35,100 de CN5, Peraltilla (puntos kilométricos 37,500 al 39,000 de CN5), Castejón del Puente (puntos kilométricos 55,000 al 57,500 de CN5, teniendo en cuenta desplazamiento exigido en la condición 1), edificaciones dispersa entorno a Monzón (puntos kilométricos 3,500 al final de XCN5CS6), Binéfar (puntos kilométricos 71,500 al 75,500 de CS6), edificaciones junto a la carretera nacional a la altura del punto kilométrico 77,400 de CS6 y del punto kilométrico 83,000 de CS6 (la Melusa) por desplazamiento exigido en condición 1, Almacelles (puntos kilométricos 0,000 al 3,500 de XCS8CN10), Raymat (puntos kilométricos 7,500 al 9,500 de XCS8CN10), teniendo en cuenta desplazamiento de la traza exigido en condición 1, urbanizaciones entorno a las bocas del falso túnel del tramo CN10, en especial en la zona este (pp.kk 103,500 al 104,700 de CN10) y urbanizaciones próximas al enlace con la circunvalación de Lérida (puntos kilométricos 105,500 al 107,000 de CN10).

Restantes edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la infraestructura.

Además de lo establecido en la condición 1 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección

para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. Con independencia de que los resultados del estudio anteriormente citado detecten nuevas zonas en las que es necesario aplicar medidas mitigadoras del ruido, se prestará especial atención al análisis de dicha necesidad y de sus correspondientes medidas en las zonas de Castejón del Puente, Binéfar y urbanizaciones próximas a la boca este del falso túnel.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil, teniendo también en cuenta la Resolución de 30 de octubre de 1995 de la Generalidad de Cataluña, serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 65 dB (A).
Leq (22 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 70 dB (A).
Leq (22 horas-7 horas) menor que 60 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-22 horas) menor que 55 dB (A).
Leq (22 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (24 horas) menor que 55 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura, y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o en el suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o de cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán estar detalladas y valoradas en el Proyecto de Construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no solo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de complementar las medidas mitigadoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

En coordinación con el Departamento de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Aragón y con el Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado, de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y de los caminos de acceso a las obras. Esta prospección deberá completarse con prospección y catas paleontológicas en la zona afectada por la traza en el entorno de la Formación de Peraltilla, aproximadamente entre los puntos kilométricos 38,000 al 39,500 de CN5, para evaluar la continuidad de la citada formación y adoptar las correspondientes medidas correctoras, en especial las relativas al diseño de taludes. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas

a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con los citados organismos, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los siguientes puntos:

Punto kilométrico 39,500 CN5, próximo a la carretera nacional, teniendo en cuenta el acercamiento a ella exigido en la condición 1.

Punto kilométrico 0,800 de XCN5CS6, próximo a la Ermita de San Justo (Castejón del Puente).

El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente en las Comunidades Autónomas de Aragón y Cataluña, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante la fase de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

El proyecto de construcción incluirá en el documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, así como la del área de servicio. El emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

En el citado estudio deberán considerarse como zonas de exclusión para la localización del área de servicio, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares las contempladas en el estudio de impacto ambiental para préstamos y vertederos (anejo número 7) completadas, al menos, con las expuestas a continuación, e incluyendo, con los mismos criterios, el área de estudio correspondiente a los cambios de trazado exigidos en la condición 1.

Áreas de vegetación gipsícola, encinares, quejigales, matorral mediterráneo (romerales, salviares, coscojares y tomillares) y vegetación de ribera (leñosa o herbácea). Áreas que se localicen como consecuencia de la prospección botánica exigida en la condición 1.

Lugares de Importancia Comunitaria «Ríos Cinca y Alcanadre» y «Yesos de Barbastro». La citada exclusión, podrá excepcionalmente no afectar, en el caso de los préstamos, a las canteras legalizadas y activas situadas en el río Cinca o Alcanadre, siempre que se justifique ambientalmente la conveniencia de su utilización y evitando siempre el trasiego de camiones por las márgenes de los citados ríos.

Cortados y valle del río Alcanadre, con la salvedad referida en el párrafo anterior.

Distancias inferiores a 100 metros de los cauces de los ríos y arroyos.

Formaciones permeables, identificadas por el estudio de impacto ambiental, que abastezcan acuíferos.

Yacimientos arqueológicos, paleontológicos o histórico-culturales que se localicen como consecuencia del cumplimiento de la condición 6. Incluyendo el yacimiento paleontológico de Peraltilla que no figura en el plano de condicionantes del anejo 7 del estudio de impacto ambiental.

Áreas de nidificación de águila perdicera, alimoche y chova piquirroja. Montes Públicos.

Áreas de viñedo de producción de uva con denominación de origen «Costers del Segre» y «Somontano de Huesca».

El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de los sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Dado el déficit de tierras existente, se prestará especial atención a la procedencia de las tierras, utilizándose preferentemente canteras legalizadas, activas y con plan de restauración aprobado. En todo caso, la necesidad de apertura de nuevas canteras deberá justificarse, y ello conllevará un estudio de afecciones ambientales que deberá ser evaluado por el organismo competente en materia ambiental de cada comunidad autónoma.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, embocaduras de túneles, pasos sobre ríos y cauces menores (prestando especial atención a la restauración bajo los viaductos), obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a:

Terraplenes existentes entre los puntos kilométricos 9,5000 y 12,000 de CS1, teniendo en cuenta la modificación exigida en la condición 1.

Área de cruce sobre el río Botella, teniendo en cuenta desplazamiento exigido en la condición 1.

Área de cruce sobre el río Guatizalema y carrascal, entre los puntos kilométricos 13,800 al 14,400 de CS1.

Terraplenes de la margen izquierda de la infraestructura hacia el río Rija (puntos kilométricos 19,200 y 19,500 de CS1, teniendo en cuenta el desplazamiento exigido en la condición 1, así como área de cruce sobre el río (puntos kilométricos 19,700 al 19,900 de CS1).

Área de paso de fauna puntos kilométricos 20,000 al 20,600 de CS1, conjunto de pequeñas vaguadas, entorno e interior de las obras de paso.

Área de cruce sobre los barrancos de los puntos kilométricos 22,150 y 22,50 de CS1.

Terraplenes existentes entre los puntos kilométricos 1,400 y 1,900 de XCS1CN5.

Área de cruce sobre el barranco del punto kilométrico 3,500 de XCS1CN5.

Área de cruce sobre el río Alcanadre entre los puntos kilométricos 28,600 al 29,100 de CN5.

Desmontes existentes entre los puntos kilométricos 30,400 y 30,700 (margen izquierda) de CN5.

Terraplenes existentes entre los puntos kilométricos 31,600 y 31,900 de CN5.

Terraplenes existentes entre los puntos kilométricos 37,600 y 38,400 de CN5.

Terraplenes existentes entre los puntos kilométricos 41,200 y 41,800 de CN5.

Áreas de paso de los barrancos de la Clamor y Clamorelles, teniendo en cuenta desplazamiento exigido en la condición 1.

Todos los taludes del tramo de la infraestructura que discurre por el interior del LIC (aproximadamente entre los puntos kilométricos 39,000 y 44,000 de CN5).

Taludes adyacentes a vegetación natural sobre suelos gipsáceos (aproximadamente entre los puntos kilométricos 44,000 y 55,500 de CN5).

Área de cruce sobre el río Cinca entre los puntos kilométricos 1,200 y 1,800 de XCN5CS6.

Área de cruce sobre el río Sosa entorno al punto kilométrico 7,400 de XCN5CS6.

Taludes en el entorno de Almacelles entre los puntos kilométricos 1,500 y 3,200 de XCS8CN10, teniendo en cuenta desplazamiento exigido en la condición 1.

Boquillas del falso túnel del tramo CN10.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal, sin menoscabo de lo establecido para los terrenos gipsáceos en la condición 2.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentren comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

En lo que respecta a la restauración de suelos gipsáceos, además de cuidar el diseño de los taludes de forma que se garantice la estabilidad del suelo y de la vegetación a asentar, las especies y proporciones a emplear en las siembras y plantaciones se deberán obtener previamente de inventarios florísticos de las áreas circundantes, de forma que se garantice la coherencia entre las zonas revegetadas y las formaciones vegetales aledañas. Para poder restaurar las zonas con substrato yesífero, el adjudicatario de las obras, antes del inicio de las mismas, firmará un acuerdo con un vivero para la reproducción de las especies que puedan resultar necesarias para las labores de restauración de los taludes con esta litología, así como de la zona de dominio público de la autovía (8 m a partir de la arista exterior del talud de la explanación) y de los terrenos marginales citados en la condición 10.

En relación con la restauración de la zona afectada por las obras en el río Cinca, incluida en la propuesta de Lugar de Importancia Comunitaria, la selección de especies a emplear se hará con base en una prospección botánica previa del tramo afectado y de sus aledaños, con objeto de lograr la mayor coherencia posible con la vegetación natural existente. La citada restauración incluirá, además de la zona afectada por las obras, la zona de dominio público hidráulico, la zona de dominio público de la autovía y los terrenos marginales citados en la condición 10.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrá que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. *Protección de los Lugares de Importancia Comunitaria: Ríos Cinca y Alcanadre, y Yesos de Barbastro. Medidas compensatorias*

La alternativa elegida, aún teniendo en cuenta las modificaciones de trazado exigidas en la condición 1, afecta inevitablemente al área de vegetación gipsícola de Barbastro y al curso del río Cinca propuestos por la Comunidad Autónoma de Aragón como Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) bajo la denominación de «Yesos de Barbastro» y «Ríos Cinca y Alcanadre», respectivamente.

La inevitable afección al espacio «Yesos de Barbastro», a pesar de la minimización que implica el cambio de trazado y las medidas preventivas y correctoras contempladas en las condiciones anteriores, produce afección a hábitats catalogados en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, en especial a matorrales gipsícolas, hábitat prioritario que define la singularidad y la designación del LIC, por lo que, en cumplimiento de los Reales Decretos 1997/1995 y 1131/1988, es preciso establecer medidas compensatorias. Análogamente, el inevitable cruce sobre el río Cinca, que coincide con una zona de escaso desarrollo de la vegetación natural de los sotos del Cinca, es compatible con la conservación del LIC «Ríos Cinca y Alcanadre», siempre y cuando se apliquen las medidas preventivas, correctoras y compensatorias incluidas en la presente declaración. El Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón, competente en la gestión y conservación de los citados espacios ha realizado la valoración de la afección a los mismos, estimándola compatible con la conservación si se modifica el trazado y se aplican medidas preventivas y correctoras; asimismo, ha realizado una propuesta de medidas compensatorias.

Por tanto, además de considerar lo expuesto en las condiciones 1, 2, 3, 4 y 9, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de la

afección, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Entre dichas medidas se incluirán, al menos las siguientes:

Adquisición y revegetación de terrenos gipsáceos en el interior del LIC «Yesos de Barbastro», en una superficie equivalente al doble de la afectada, que deberá cuantificarse cuando esté definido el trazado de acuerdo con las modificaciones de trazado exigidas en la condición 1. Estos terrenos incluirán, prioritariamente, aquellos terrenos marginales que queden sin viabilidad para su explotación a consecuencia de la ocupación y fragmentación producida por la nueva infraestructura, en especial las zonas comprendidas entre la carretera actual y la nueva infraestructura. Asimismo, se procederá a revegetar con especies gipsófilas la franja de 8 m de dominio público de la autovía en terrenos gipsáceos en el tramo que discurre por el interior del LIC.

Instalación de dispositivos de recogida de las aguas del puente actual sobre el río Alcanadre y conexión de los mismos a la nueva balsa exigida en la condición 3.

Restauración de la vegetación de ribera y del cauce del Cinca en zonas degradadas en el entorno de la zona de cruce de la traza. La citada revegetación se llevará a cabo en la margen derecha del río en una franja de 3000 m, 1.500 aguas arriba y aguas abajo del punto de cruce de la nueva infraestructura, utilizando especies autóctonas arbóreas y arbustivas y con un patrón de distribución análogo al existente en tramos de río próximos. Esta medida se aplicará coordinando las actuaciones con la Confederación Hidrográfica del Ebro y contando con el informe favorable del organismo responsable de la conservación del LIC del Gobierno de Aragón.

Prospección botánica en el LIC «Yesos de Barbastro» con el fin de identificar posibles zonas para la creación de mirirreservas de flora gipsícola y propuesta, y en su caso ejecución, de un régimen de ayudas a los propietarios de los terrenos para su establecimiento durante los dos primeros años.

Restauración de explotaciones de áridos abandonadas o áreas de las mismas en las que haya finalizado la explotación, situadas en el Cinca o el Alcanadre en zonas próximas a las intersectadas por la traza.

Las medidas compensatorias que se propongan deberán establecerse en coordinación con los organismos responsables de la gestión de los citados espacios de la Comunidad Autónoma de Aragón y contar con su informe favorable.

12. *Seguimiento y vigilancia*

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, para las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a la protección de los Lugares de Importancia Comunitaria «Ríos Cinca y Alcanadre» y «Yesos de Barbastro», a la protección de los hábitats prioritarios de la Directiva 92/43/CE, al mantenimiento de la permeabilidad de la vía con respecto a la fauna y a la conservación de la vegetación de ribera de los cursos de agua atravesados.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en las Condiciones de la presente declaración.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en las condiciones de la presente declaración.

Programa de Vigilancia Ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la efectividad de los pasos de fauna indicados en la condición 4.

Informe sobre la efectividad de las medidas adoptadas para minimizar el impacto acústico en los tramos indicados en la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 10, con atención especial a las áreas de vegetación gipsícola..

Informe sobre la eficacia de las medidas compensatorias adoptadas de acuerdo con la condición 11.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

13. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos.

Adecuación ambiental del proyecto, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos, la vegetación, los hábitats singulares y los cultivos, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 8.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, emplazamiento de instalaciones auxiliares y zonas de exclusión, a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Medidas específicas de protección de los L.I.C. «Ríos Cinca y Alcanadre» y «Yesos de Barbastro» y proyecto de medidas compensatorias a que se refiere la condición 11.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de la alternativa compuesta por los tramos CN3-CS1-XCS1CN5-CN5-XCN5CS6-CS6-CS7-CS8-XCSSCN10-CN10, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de cada Comunidad Autónoma.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 19 de diciembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente. (Madrid)	—
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Medio Ambiente (Zaragoza)	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Aragón. (Zaragoza)	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cataluña (Barcelona)	—
Subdelegación del Gobierno en Huesca. (Huesca)	—
Subdelegación del Gobierno en Lleida. (Lleida)	—
Dirección General de Educación y Patrimonio. Departamento de Educación y Cultura. Diputación General de Aragón (Zaragoza)	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas	Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Montes. Diputación General de Aragón. (Zaragoza)	X	Ayuntamiento de Villa de Albelda (Huesca)	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo y Dirección General de Carreteras, Transporte y Comunicaciones. Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transportes. Diputación General de Aragón. (Zaragoza)	X	Ayuntamiento de Alfarrás (Lleida)	X
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalidad de Cataluña. (Barcelona)	X	Ayuntamiento de Almenar (Lleida)	X
Departamento de Cultura. Generalidad de Cataluña. (Barcelona)	-	Ayuntamiento de Almacelles (Lleida)	X
Dirección General del Patrimonio Natural. Departamento de Cultura. Generalidad de Cataluña. (Barcelona)	-	Ayuntamiento de Alguaire (Lleida)	X
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas. Generalidad de Cataluña. (Barcelona)	-	Ayuntamiento de Alcarrás (Lleida)	X
Dirección General del Patrimonio Natural. Generalidad de Cataluña. (Barcelona)	-	Ayuntamiento de Alpicat (Lleida)	-
Generalidad de Cataluña	-	Ayuntamiento de Roselló (Lleida)	X
Diputación Provincial de Huesca (Huesca)	X	Ayuntamiento de Torrefarrera (Lleida)	X
Diputación Provincial de Lleida (Lleida)	-	Ayuntamiento de Torre Serona (Lleida)	-
Ayuntamiento de Igriés (Huesca)	-	Ayuntamiento de Lleida	X
Ayuntamiento de Chimillas (Huesca)	-	Ayuntamiento de Torres de Segre (Lleida)	-
Ayuntamiento de Banastás (Huesca)	-	Ayuntamiento de Soses (Lleida)	-
Ayuntamiento de Huesca (Huesca)	X	Ayuntamiento de Vilanova de Segrá (Lleida)	-
Ayuntamiento de Quicena (Huesca)	X	Cátedra de Biología. Facultad de Ciencias. Universidad de Zaragoza	-
Ayuntamiento de Tierz (Huesca)	X	Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza	-
Ayuntamiento de Loporzano (Huesca)	-	Cátedra de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Barcelona	-
Ayuntamiento de Monflorite-Lascasas (Huesca)	X	Departamento de Ecología. Facultad de Ciencias. Campus de Bellterra. (Barcelona)	-
Ayuntamiento de Siétamo (Huesca)	X	Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Barcelona	-
Ayuntamiento de Albero Alto (Huesca)	-	Instituto Tecnológico Geominero de España. Madrid	X
Ayuntamiento de Novalés (Huesca)	-	ADENA (Madrid)	-
Ayuntamiento de Argavieso (Huesca)	-	AEDENAT (Madrid)	-
Ayuntamiento de Alcalá del Obispo (Huesca)	-	CODA (Madrid)	-
Ayuntamiento de Ibieca (Huesca)	-	DEPANA (Barcelona)	-
Ayuntamiento de Casbas de Huescas (Huesca)	-	FAT (Madrid)	-
Ayuntamiento de Angües (Huesca)	X	Greenpeace (Madrid)	-
Ayuntamiento de Blecua y Torres (Huesca)	-	SEO (Madrid)	X
Ayuntamiento de Bierge (Huesca)	-	Asociación de Amigos de Guara (Huesca)	-
Ayuntamiento de Abiego (Huesca)	-	Asociación de Defensa del Pirineo Aragonés (ADEPA) (Huesca)	-
Ayuntamiento de Azlor (Huesca)	-	Asociación de Defensa del Valle de Ansó (Huesca)	-
Ayuntamiento de Lascellas-Ponzano (Huesca)	X	Centro de Investigación y Salvaguarda de los Espacios Naturales. Casa Municipal de la Cultura (Barcelona)	-
Ayuntamiento de Azara (Huesca)	-	Centro Catalán de Ornitología (Lleida)	-
Ayuntamiento de Antillón (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Pertusa (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Barbuñales (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Laluega (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Torres de Alcanadre (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Santa María de Dulcis (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Salas Altas (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Salas Bajas (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Pozán de Vero (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Castillazuelo (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Peraltilla (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Laperdiguera (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Berbegal (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Ilche (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Barbastro (Huesca)	X		
Ayuntamiento de Fonz (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Castejón del Puente (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Monzón (Huesca)	X		
Ayuntamiento de Pueyo de Santa Cruz (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Azanuy-Alins (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Almunia de San Juan (Huesca)	-		
Ayuntamiento de San Esteban de Litera (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Binaced (Huesca)	-		
Ayuntamiento de La Villa de Binéfar (Huesca)	X		
Ayuntamiento de Esplús (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Alcampel (Huesca)	-		
Ayuntamiento de Tamarite de Litera (Huesca)	X		
Ayuntamiento de Altorricón (Huesca)	X		
Ayuntamiento de Castillonroy (Huesca)	X		

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro considera similar, en las tres alternativas, la afección a la hidrología superficial, considerando como más idónea aquella cuyos cruces supongan una menor afección a los ecosistemas fluviales.

La Dirección General del Medio Natural de la Diputación General de Aragón considera al corredor central como el menos perjudicial para el medio natural. Solicita la adopción de medidas preventivas y correctoras que palien el efecto barrera ocasionado en hábitats de interés para especies catalogadas, entre ellas, la nutria. Recuerda la necesidad de tener en cuenta la existencia, dentro del trazado, de dos áreas de importancia para las aves: IBAS número 176, denominada «Bajo Alcanadre» y número 166, denominada «Sierra de Guara»; así como la existencia de lugares de interés para las aves de carácter regional como La Almunia de San Juan, los sisallares de Monzón, los bosques galería de los ríos Isuela y Flumen, Fornillos de Apiés, Fornillos de Montearagón, el arroyo de La Clamor y el carrascal de Ibieca. Informa también de la existencia de un plan de ordenación de los recursos naturales de los sotos de los tramos medio y bajo de los ríos Cinca y Alcanadre, que deberían tenerse en cuenta en las actuaciones que puedan afectar al río Cinca.

Indica que el corredor central puede afectar a dos puntos de interés geológico inventariados: PIG número 106 «Cabalgamiento de El Pueyo» y PIG número 300 «Yacimientos de la Peraltilla», pertenecientes ambos al término municipal de Babastro. Solicita que se le informe con precisión de las zonas de préstamo, áreas ocupadas por parques de maquinaria, almacenamiento de materiales y cualquier otra superficie afectada directamente por la realización de las obras.

El Departamento de Ordenación Territorial, Obras Públicas y Transporte de la Diputación General de Aragón estima conveniente, para minimizar el impacto ambiental, ajustar el trazado del proyecto de la autovía con el trazado de la actual carretera N-240. Propone la aproximación de la autovía a los núcleos poblacionales de Barbastro, Monzón y Binéfar,

solicitando una mayor aproximación a Barbastro, pasar al norte de Monzón evitando la proximidad del tráfico de mercancías peligrosas procedentes de un polígono cercano a la ciudad, y pasar al sur de Binéfar.

La Dirección General del Medio Natural de la Generalidad de Cataluña propone adoptar las medidas oportunas para paliar los efectos derivados de la realización del proyecto (efecto barrera, riesgo de incendio forestal...). Considera acertada la elección del corredor de la actual N-240 y, respecto al corredor óptimo desde el punto de vista agrícola, se considera que el corredor norte es el más idóneo, aunque desde el punto de vista medioambiental resulta más gravoso por afectar a especies protegidas de avifauna. Recuerda la legislación autonómica de prevención de incendios forestales en las áreas de influencia de la carretera y la necesidad de solicitar la autorización a la Generalidad de Cataluña en el caso de que la alternativa elegida afecte a algunos de los montes de utilidad pública situados en los términos municipales de Almacelles, Lleida y Alpicat.

La Diputación Provincial de Huesca considera que la autovía debería trazarse por el norte de las localidades de Binéfar, Monzón y Barbastro.

El Ayuntamiento de Huesca comunica que el corredor norte ha de tener en cuenta la construcción prevista del embalse de Montearagón, además de la afección al Canal de la Cota 549 y al abastecimiento de aguas de Huesca. Indica que deben considerarse las distintas albercas y balsas, junto con su avifauna asociada, la existencia del vertedero controlado de Fornillos y la de la depuradora de aguas residuales.

El Ayuntamiento de Quicena expresa su disconformidad con la variante ronda norte de Huesca en su trazado actual, en el caso de elegirse la alternativa corredor centro. Propone que la autovía discurra por la falda de Montearagón y Fornillos con una salida a Huesca.

El Ayuntamiento de Tierz considera la alternativa del corredor central como la más adecuada, aunque propone que el entronque con la variante norte se realice al norte del recorrido, en vez de en el punto de enlace próximo a la conexión de la ronda con la N-240, evitando así su paso por los municipios de Quicena y Tierz.

El Ayuntamiento de Monflorit-Lascasas se muestra conforme con la alternativa del corredor sur por presentar un menor impacto ambiental.

Los Ayuntamientos de Anglés y Lascellas-Ponzano señalan la conveniencia del corredor centro.

El Ayuntamiento de Barbastro critica la inexistencia de una alternativa que recoja la conversión de la N-240 en autovía. Además, pone en conocimiento la existencia al sur de Barbastro, por debajo de su polígono industrial, de un biotopo, donde se encuentran especies como el águila real, el águila calzada, el alcotán, el ratonero común, el cernícalo, córvidos, jabalíes, comadrejas y cornejas. Se muestra disconforme con la metodología del análisis realizado y con el resultado, debido a la falta de datos de partida, ausencia de análisis de la afección del proyecto sobre el eje Pirenaico y el eje del Vero, inexistencia de datos sobre los límites de la formación de yesos Barbastro, y no valoración de la incidencia que provocaría la ejecución del proyecto sobre el biotopo anteriormente mencionado.

El Ayuntamiento de Monzón señala la conveniencia de que el trazado de la futura autovía discurra al norte de Monzón, lo más próximo a la actual N-240, y que canalice el abundante transporte de mercancías peligrosas.

El Ayuntamiento de la Villa de Binéfar manifiesta su conformidad con la alternativa corredor centro, por ser el más antropizado y el de menor afección superficial.

Los Ayuntamientos de Tamarite de Litera y Villa de Albedá proponen una nueva alternativa para el tramo Lleida-Barbastro, que debería rodear Barbastro por el norte en dirección Lleida, conectando con el corredor centro, circunvalando Monzón por el norte para dar acceso directo a los polígonos industriales de Monzón; además, se conectarán las carreteras A-1.237 y A-1.236, continuando en dirección Lleida por el corredor centro, circunvalando Binéfar por el norte y conectando directamente la A-133. Posteriormente la alternativa propuesta atraviesa el espacio comprendido entre Binéfar-Alfarras-Lleida (autovía variante N-II) hasta conectar con la N-230 entre Alfarrás y Almenar, continuando en dirección Lleida hasta entroncar con la autovía de circunvalación, variante de la N-II. El Ayuntamiento de Tamarite, desde el punto de vista medioambiental, señala el inconveniente geotécnico de los limos de regadío, que se evitan a medida que se asciende hacia el norte, hacia zonas características de yesos. Todos los corredores afectan al regadío, característico de la zona, salvo en el caso de las masas vegetales de ribera existentes en la zona del corredor sur y la zona de cultivos de secano con vegetación gipsícola del corredor norte.

El Ayuntamiento de Altorricón considera que la alternativa más adecuada será la más semejante al desdoblamiento de la actual N-240 con sus respectivas variantes, siendo la elección del corredor central la más acertada.

El Ayuntamiento de Castillonroy estima conveniente la opción del corredor norte. Además, propone, para el supuesto de que se desestimase finalmente este corredor, la misma alternativa que la propuesta por Villa Albedá y Tamarite de Litera.

Los Ayuntamientos de Alguaire, Almenar y Alfarrás se decantan por la opción norte, aunque estiman que la incidencia en el medio ambiente es similar en los dos corredores que afectan la zona.

El Ayuntamiento de Almacelles entiende que no existe inconveniente, desde el punto de vista medioambiental, para el desdoblamiento de la carretera a su paso por el término municipal, considerando la alternativa corredor centro como la de menor impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Alcarrás establece una serie de propuestas sobre la continuidad de la red de caminos y sistema de riegos.

El Ayuntamiento de Roselló señala el escaso impacto ambiental que provoca en la zona la construcción de la autovía y considera la alternativa del corredor norte como la más adecuada.

El Ayuntamiento de Torrefarrera considera el corredor norte como el más adecuado. Comunica la existencia de paisajes protegidos por el ordenamiento urbanístico del municipio afectados por el citado corredor.

La Sociedad Española de Ornitología considera necesaria la realización de un profundo estudio de impacto ambiental para mejorar el trazado actual y evitar, en la medida de lo posible, afectar a las especies que pueblan la zona. Señala la existencia de dos zonas inventariadas por SEO/BirdLife como áreas de importancia internacional para las aves: «Sotos de los ríos Cinca y Alcanadre» (IBA número 109) y «Bajo Alcanadre-Serreta de Tramaced» (IBA número 117). Destaca la existencia de sotos en el río Cinca, considerados como los mayores y mejor conservados de la península ibérica. Además, en el mencionado río existen también bosques de ribera, con alamedas, saucedas y alisedas, y zonas de vegetación palustre. En las hoces del río Alcanadre nidifican rapaces rupícolas, como el alimoche común, águila real, águila culebrera y búho real, además del abejaruco común que cría en las riberas del río.

El Instituto Tecnológico Geominero de España indica la necesidad de tener en cuenta la existencia de diversas zonas de interés natural, como los cortados yesíferos del entorno de Alfarrás que albergan una flora gipsícola, los escarpes y cortados del Bajo Alcanadre con alimoche y búho real, y las llanuras semiáridas de Almacelles-Gimenells con aves esteparias.

A continuación se recogen una serie de consideraciones pertenecientes a entidades locales que no fueron consultadas:

El Ayuntamiento de la Villa de El Grado considera más beneficiosa la elección del corredor norte.

La Mancomunidad del Somontano entiende que la opción del corredor centro es la más adecuada.

La Mancomunidad Hoya-Somontano propone la opción del corredor centro como la más acertada.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objetivo del estudio informativo de la autovía Lleida-Huesca, es diseñar una conexión entre los corredores de la autovía de Levante-Somport y la autovía Lleida-Barcelona, a lo largo de un eje en el que se asientan desarrollos industriales importantes en núcleos intermedios (Almacelles, Binéfar, Monzón y Barbastro).

La sección transversal está formada por dos calzadas de 7 m de ancho por sentido, con carriles de 3,50 m, arcén interior de 1,0 m y exterior de 2,50 m y sendas bermas de 1,0 m. La mediana es constante en todo el tramo con 10 m de anchura. La pendiente media es de 1,51 por 100.

El estudio se ha llevado a cabo en tres fases. La primera de ellas (fase A) ha tratado de definir y seleccionar entre todos los corredores en los que era técnica, económica y ambientalmente posible la construcción de la autovía, aquellos que presentaban unas condiciones más ventajosas para su ejecución. La segunda (fase B) se circunscribe a los corredores seleccionados y en ellos se han diseñado diferentes alternativas de trazado. Por último, la tercera fase (fase C) conlleva el seguimiento de la información pública y un estudio de detalle de la alternativa seleccionada.

En la fase A se plantearon cinco apartados básicos (delimitación del área de estudio, toma de datos, caracterización del territorio, estudio de corredores y primera selección de alternativas). Los principales condicionantes generales son: la dirección sudeste de la carretera N-240 entre Huesca y Lleida que marca la orientación de los corredores; la importancia de poblaciones como Barbastro, Monzón, Binéfar y Almacelles; la orografía del territorio; el punto de entronque con la variante de Lleida; y el punto de entronque de la autovía con la ronda norte de Huesca ó N-330.

Con estas premisas se plantean tres corredores y diversas conexiones entre ellos, principalmente localizadas en Barbastro y Monzón. El «Corredor

norte» que comienza en la N-330 al norte de Huesca y, tras un primer tramo hacia el nordeste hasta cruzar el río Guatzalema, sigue en dirección sudeste hasta Alfarrás y después en dirección norte-sur hasta la variante de Lleida. Este corredor deja muy distanciadas las principales localidades del área de estudio a excepción de Barbastro. El «Corredor centro», que sigue grosso modo el trazado de la carretera N-240, se abre en varios brazos dejando entre ellos «islas» de mayor valor ambiental. Pasa por las proximidades de Barbastro, Monzón, Binéfar y Almacelles, no dejando ninguna localidad de importancia fuera de la autovía. Por último, el «Corredor sur» comienza en la N-330 al sur de Huesca. Discurre en dirección sudeste hasta su final en la variante de Lleida junto al enlace de la autopista A-2. Es el corredor más directo entre Huesca y Lleida, dejando a Barbastro muy distanciado de la nueva infraestructura, y en menor medida a Binéfar y Almacelles.

Después de analizar las variables estudiadas por tramos para cada corredor, se seleccionaron los corredores que, totalmente o en parte, presentan mayores ventajas funcionales y ambientales, y menores impactos sobre el territorio. De esta manera se descartaron el tramo del corredor norte entre Huesca y Barbastro y del corredor sur entre Monzón y Lleida, quedando el corredor centro íntegro, el norte entre Barbastro y Lleida, y el sur entre Huesca y Barbastro.

En la fase B se plantean cuatro ejes básicos, dos por el corredor centro denominados «Eje centro norte» (CN) con diez subtramos y una variante de trazado, y «Eje centro sur» (CS) con nueve subtramos; otro denominado «Eje sur» (S) y finalmente el denominado «Eje norte» (N), que se ajusta al corredor norte y presenta dos variantes. También se han diseñado siete conectores, dos que van desde el CN al CS, cuatro del CS al CN y uno del CS al N.

El eje centro-norte (CN) arranca desde la conexión con la N-330 y la ronda norte de Huesca, con la que coincide en un tramo. Discurre al norte de Quicena, cruza el Flumen en el Estrecho de Quinto y aguas arriba de la actual carretera, rebasando Siétamo y Angüés, para alcanzar de nuevo la carretera actual en el cruce del Alcanadre, donde aprovecha el viaducto. Pasa al norte de Lascellas y al sur de Peraltilla, donde cruza nuevamente la carretera existente, colocándose próxima a ella hasta la recta del Pueyo de Barbastro, desde donde toma orientación sureste hasta Castejón del Puente para cruzar el río Cinca. Deja Monzón al sur y discurre luego al norte de la carretera nacional, aproximadamente a un kilómetro de ella. Al igual que Monzón, quedan al sur Binéfar y Almacelles, localidad desde la cual la autovía se ciñe a la carretera y alcanza la variante de Lleida en el enlace existente. Tiene una longitud total de 107,2 Km.

El eje centro-sur (CS) se inicia en el PK 7+528,680 del eje CN, una vez cruzado el río Flumen. Se traza próximo a la carretera actual hasta Angüés, alejándose paulatinamente hacia el sur siguiendo el barranco de La Clamor, pasando por Berbegal e Ilche, donde le acomete el eje sur. Cruza el Cinca unos tres kilómetros más al sur que el eje CN. Bordea Monzón por el norte y va en busca de la actual carretera en el tramo Monzón-Binéfar para aprovecharla en unos seis kilómetros, incluyendo el tramo inicial de la variante de Binéfar. Entre ésta y Almacelles discurre a unos 500-1000 m al sur de la carretera nacional. Ambas localidades quedan al norte de la traza. Desde la última, vira más hacia el sur para evitar el Alto de la Sardera y encontrar la variante de Lleida unos cinco kilómetros más al sur que la carretera. En esta zona está previsto un nuevo enlace en la variante para dar un acceso alternativo a Lleida por el Camino de La Mariola, vial que pretende potenciar el Ayuntamiento. La longitud total es de 101,4 Km.

El eje sur (S) discurre a unos ocho kilómetros al sur de la carretera nacional, siguiendo sensiblemente la autonómica A-1217, atravesando las comarcas de La Hoya de Huesca y el Somontano de Barbastro con cruces en los ríos Isuela, Flumen, Botella y Guatzalema. El inicio se sitúa en el enlace de Cuarte de la N-330 a la altura de la Universidad Laboral de Huesca, algo más de un kilómetro al sur del inicio de la variante oeste de Huesca. Arranca en dirección oeste enlazando con la carretera A-1212 y más adelante con la A-131, cerca del aeródromo de Monflorite. Se bordea Agraviés y, más adelante, se cruza sobre el canal del Cinca, bordeando Pertusa por el sur y cruzando el Alcanadre. Enlaza con el corredor CS en el PK 45+662, siendo por tanto su longitud de 45,6 Km.

Por último, el eje norte (N) se ha planteado desde el cruce del Cinca entre Barbastro y Monzón a la variante de Lleida. Tiene una longitud total de 57,1 Km. De este corredor cabe destacar que los últimos 30 kilómetros de su trazado discurren paralelos a la N-230, a una distancia de unos dos kilómetros.

Se ha realizado un fraccionamiento en dos tramos: Huesca-Monzón y Monzón-Lleida, considerando 7 alternativas para cada uno de ellos, compuestas por varios subtramos de cada eje o corredor y de sus correspondientes conectores.

Para el análisis multicriterio se definen seis alternativas globales y como resultado del mismo se elige la que se denomina «Alternativa global 2». Esta utiliza el eje o corredor centro-norte, optando por el tramo más septentrional (CN2), hasta el inicio del eje o corredor centro-sur, sigue por él hasta sobrepasar por el sur Angüés (CS1), donde enlaza con el eje o corredor centro-norte hasta pasado Binéfar. Después se utiliza un pequeño tramo del corredor centro-sur (CS8) para recuperar el centro-norte hasta su llegada a Lleida.

Los tramos y conectores que configuran la alternativa elegida en el estudio informativo (alternativa global 2) son CN1, CN2, CN3, CS1, XCS1CN5, CN5, CN6, CN7, XCN7CS8, CS8, XCS8CN10 y CN10.

La longitud total del proyecto es de 106,2 kilómetros con 22 enlaces proyectados, 49 pasos superiores, 29 inferiores, 8 puentes sobre ríos y un falso túnel de 790 m. de longitud.

En el análisis multicriterio se considera que la alternativa de menor impacto ambiental es la integrada por los tramos CN1, CN2, CN3, CS1, XCS1CN5, CN5, XCN5CS6, CS6, CS7, CS8, CS9 (alternativa global 3).

Tras el análisis multicriterio el estudio propone realizar una única área de servicio y descanso situada entre Barbastro y Monzón.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio comienza con el resultado del trámite de consultas previas, para continuar con la descripción del proyecto y sus acciones sobre los recursos naturales y socioculturales. A continuación figura la descripción del medio actual atendiendo a los siguientes aspectos: medio físico (climatología, calidad atmosférica, situación fónica, geología y geotecnia, hidrología y orografía y pendientes), medio biológico (vegetación, fauna, paisaje y espacios naturales protegidos) y medio humano (socioeconomía, patrimonio histórico-artístico, planeamiento y usos del suelo).

El ámbito de estudio comprende una amplia banda que discurre desde la ciudad de Huesca hasta la de Lleida, con una longitud de 115 kilómetros. Se atraviesan las comarcas oscenses de la Hoya de Huesca, Somontano de Barbastro, La Litera y Cinca Medio, y la comarca leridana de Segriá. Los corredores diseñados discurren por un total de 44 municipios, 35 pertenecientes a la provincia de Huesca y 9 a la de Lleida.

El área de estudio se localiza en la parte septentrional de la Cuenca Terciaria del Ebro, en la transición de las sierras exteriores del Pirineo y el propio río Ebro. Las formaciones vegetales más interesantes son los bosques de ribera (sobre todo en los ríos Flumen, Guatzalema, Alcanadre y Cinca), los carrascales (como el de Lascellas), los matorrales y pastizales sobre sustratos yesíferos (comunidades gipsícolas), las manchas de quejigar y los carrascales sobre yesos.

Las zonas húmedas (ríos, arroyos, balsas de riego, albercas, canales), las áreas naturales y las zonas de cultivos de secano son el refugio de un buen número de especies de fauna protegida. Destaca la presencia de blenio o pez fraile (*Blenius fluviatilis*) y de la nutria (*Lutra lutra*). Precisamente en el entorno de los principales cañones fluviales (Alcanadre, Guatzalema y Cinca) se cita al presencia de especies amenazadas como el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y alimoche (*Neophron percnopterus*). Por otra parte, la carretera actual sirve como límite meridional al área de influencia del plan de recuperación del quebrantahuesos en Huesca. También es destacable la presencia de aves esteparias en la zona norte de la comarca de La Litera.

Respecto a los espacios naturales protegidos, no existe en la zona afectada por los corredores considerados ningún espacio objeto de protección, si bien se menciona que los ríos Cinca y Alcanadre han sido propuestos como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), afectando los trazados a la zona propuesta como LIC únicamente en el río Cinca.

El patrimonio histórico-artístico de la zona es abundante, encontrándose yacimientos arqueológicos que van desde la época prehistórica a la época medieval. En la zona también se encuentran diversos elementos arquitectónicos como castillos, ermitas, puentes, obras públicas y elementos etnológicos (silos, fuentes, pozos, etc.).

Del análisis de impactos se desprende que existen pocas afecciones que causen un impacto severo. La alternativa seleccionada presenta un impacto sobre la vegetación calificado de severo en la zona donde se cruza el río Guatzalema (CS1), al afectar al soto fluvial y el quejigar asociado al mismo que se encuentran en buen estado de conservación. También se considera severo el impacto paisajístico en el cruce del río Flumen y en la zona en donde la traza discurre sobre matorrales en yesos (CN5). Por último, el impacto sobre los usos del suelo también se califica de

severo al afectar a regadíos y a varias infraestructuras en el tramo más próximo a Lleida (CN10).

Del resto de las alternativas cabe destacar que el eje centro-norte (CN4) presenta varios impactos severos al afectar al área de influencia del manantial de abastecimiento de Siétamo; a los sotos de los ríos Botella, Guatizalema y Rija considerados como hábitat fluvial de gran calidad; a la continuidad del corredor faunístico en Peña Mora; y al área de nidificación de alimoche en Santa María del Monte. Las alternativas que discurren por el eje sur o por el eje norte son las que presentan una mayor descompensación del balance de tierras. Con respecto a la vegetación, el eje centro-sur afecta de forma severa a zonas de carrascal y a la vegetación de ribera del río Alcanadre.

En cuanto a la fauna, el impacto se califica como severo en el eje norte (N2) al atravesar áreas de cultivo de secano donde se citan los bandos de aves esteparias. El mismo tipo de afección se le achaca al eje sur (S1) al atravesar cultivos de secano con presencia de especies sensibles.

Desde el punto de vista paisajístico el eje centro-sur causa un impacto severo en su paso sobre el río Guatizalema y por interceptar varias masas boscosas que pertenecen al carrascal de Lascellas.

El estudio de impacto analiza las áreas de exclusión para la instalación de vertederos, pero no propone localizaciones precisas para éstos. Incorpora también un plan de medidas preventivas y correctoras, así como un documento de síntesis.

Entre las medidas preventivas y correctoras propuestas por el estudio en lo que respecta a la alternativa seleccionada, destacan las destinadas a minimizar la afección en las zonas vegetales más sensibles, realizándose la revegetación con especies características de la zona. Propone establecer un calendario adecuado con el fin de minimizar la afección al medio, pero sin definirlo, incrementar las dimensiones de los drenajes previstos, adecuar los viaductos para facilitar el paso de fauna bajo ellos, construir un paso superior específico de fauna y ajustar el trazado en las zonas de mayor valor faunístico (hábitat de nutria, anfibios, etc.). No se proponen medidas relativas a la protección de los espacios naturales incluyendo al lugar de importancia comunitario inventariado.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 9 alegaciones correspondientes a organismos públicos de las Administraciones Central y Autonómicas; 48 alegaciones de 39 ayuntamientos; 12 correspondientes a asociaciones; y 76 alegaciones de particulares.

Contenido de las alegaciones

Los aspectos más significativos desde el punto de vista ambiental son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Ebro, propone un desplazamiento de la autovía evitando la afección a la finca del Centro Agronómico de La Melusa, así como a su riego.

El Servicio Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón, condiciona su conformidad con el estudio informativo a la restitución de las vías pecuarias afectadas por el proyecto.

La Dirección General de Carreteras de la Diputación General de Aragón, manifiesta su conformidad con la opción seleccionada (alternativa global 2), aunque, entiende necesario acondicionar los accesos desde la autovía a las poblaciones más importantes.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Diputación General de Aragón, considera necesario realizar estudios que confirmen si existen yacimientos paleontológicos en la zona, propone la realización de una prospección arqueológica en una banda de 400 m. y en cualquier obra que suponga movimiento de tierras. Además, los trabajos deberán realizarse por personal cualificado y supervisado por los servicios técnicos del Departamento de Cultura y Turismo, remitiendo copia del informe a la Dirección General de Patrimonio de la DGA. Por último, añade que todos los elementos afectados deberán trasladarse a un lugar adecuado.

La Diputación Provincial de Lleida apoya el eje centro-norte, aunque propone que se desdoble la actual N-240 a su paso por el término municipal de Lleida —a partir del punto kilométrico 97,800— para evitar la afección a los viñedos de Raimat ya que se trata de una de las principales producciones vinícolas de la denominación de origen «Costers del Segre».

El Consejo Regulador Denominación de Origen Costers indica que la alternativa seleccionada (alternativa global 2) afecta a los viñedos de Raimat dando lugar al arrancado de 52,5 Has. de viña y una deshabilitación para el cultivo de 183,3 Has. Todo esto producirá un daño irre-

parable en la Denominación de Origen de la zona debido a la restricción de la normativa europea para la plantación de nuevas viñas.

El Ayuntamiento de Huesca se muestra conforme con la alternativa seleccionada (alternativa global 2) y solicita la reposición de caminos y servicios, así como el ajardinamiento de taludes y áreas residuales.

El Ayuntamiento de Quicena (Huesca) solicita que cualquiera de los trazados no atravesase su término municipal. Además, critica que el estudio no recoja la afección a monumentos histórico-artísticos, concretamente, la afección de la que es objeto el Castillo de Montearagón protegido por la Ley 3/1999 del Patrimonio Cultural Aragonés.

Los Ayuntamientos de Siétamo, Loporzano, Blecua-Torres, Angüés (Huesca) y Alcafarrás (Lleida) consideran adecuado el tramo del eje CS que forma parte de la alternativa seleccionada (alternativa global 2) por motivos ambientales entre otros, rechazando el eje CN. Solicitan la reposición de caminos, accesos y servicios, medidas de recuperación y protección del medio ambiente, así como la señalización del entorno natural. Además, el Ayuntamiento de Angüés rechaza el trazado entre el punto kilométrico 25,000 y el final de dicho término municipal, mientras que el de Alfarrás rechaza el eje N en su municipio.

El Ayuntamiento de Monflorite-Lascasas (Huesca) indica la necesidad de garantizar los accesos a fincas y de reponer las infraestructuras.

El Ayuntamiento de Argavieso (Huesca) considera acertada la alternativa seleccionada, oponiéndose al eje sur debido a su afección al regadío y al 10% del terreno cultivable de la zona, además de provocar un efecto barrera y destruir los ecosistemas de los ríos Botella y Guatizalema.

El Ayuntamiento de Lascellas-Ponzano (Huesca) expresa su disconformidad con el trazado debido a que afecta a los manantiales que abastecen a la población del municipio. Además, indica que no se contemplan los pasos agrícolas necesarios.

El Ayuntamiento de Laluega (Huesca) solicita la reposición de caminos, cabañeras, desagües y accesos a las fincas.

El Ayuntamiento de Peraltila (Huesca) muestra su conformidad con la alternativa seleccionada (alternativa global 2). Solicita el establecimiento de pasos superiores e inferiores para reponer los caminos rurales y la adopción de las medidas necesarias para el mantenimiento y conservación de las diferentes especies objeto de actividad cinegética.

El Ayuntamiento de Barbastro (Huesca) solicita el acercamiento de la autovía a la ciudad y acompaña la alegación con dos alternativas entre los enlaces 9 y 11 de la opción seleccionada.

El Ayuntamiento de Castejón del Puente (Huesca) solicita que el proyecto no afecte al núcleo urbano, que se realice un estudio detallado del impacto acústico y que se minimice éste.

El Ayuntamiento de La Puebla de Castro (Huesca) se muestra conforme con la alternativa que sigue el eje norte y manifiesta la necesidad de tener en cuenta el entorno medioambiental y socioeconómico.

El Ayuntamiento de Estadilla (Huesca) solicita la conexión de la carretera A-133 de Binéfar a Estada con la autovía Lleida-Huesca.

El Ayuntamiento de Monzón (Huesca) es favorable a la alternativa seleccionada (eje CN) si se disminuye la trinchera del cruce del río Cinca elevando el puente y se reponen caminos y servicios (riegos).

Los Ayuntamientos de Azanuy-Alins, San Esteban de Litera y Alcampell (Huesca) se oponen a la alternativa propuesta (eje CN) y consideran más apropiado el eje norte. Además, el Ayuntamiento de Alcampell solicita que se amplíen algunas de las obras de drenaje.

El Ayuntamiento de Binéfar (Huesca) manifiesta su conformidad con la concepción global del trazado.

El Ayuntamiento de Tamarite de Litera (Huesca) considera más acertado que la autovía discurra por la margen izquierda de la N-240 en dirección Lleida para así evitar la afección al área vitivinícola con denominación de origen vinculada a Raimat (D.O. Costers del Segre).

El Ayuntamiento de Castillonroy (Huesca) se inclina por la opción del eje norte por su falta de afección a riegos y a zonas con gran densidad de población.

Los Ayuntamientos de Albelda y Altorricón (Huesca), en relación con la alternativa seleccionada, proponen que se circunvale Algayón y Altorricón por el norte, estableciendo un enlace con la A-1240 y su prolongación hacia Alcampell. Consideran que circunvalando Almacelles por el norte se evita la afección al área vitivinícola con denominación de origen vinculada a Raimat.

Los Ayuntamientos de Vilanova de Segriá, Almenar, Torrefarrera, Roselló, Alfarrás, Alpicat y Alguaire (Lleida), se muestran conformes con el eje norte y disconformes con la alternativa seleccionada (eje CN). Además solicitan la restitución de pasos para ganado y la adopción de medidas de protección acústica en el entorno de Alpicat.

El Ayuntamiento de Almacelles (Lleida) considera que el trazado propuesto es el más idóneo, aunque estiman oportuno realizar una previsión de pasos superiores o inferiores de caminos y de la red de acequias, además

de intentar reducir todo lo posible la altura de terraplenes para disminuir el impacto visual y proyectar un falso túnel entre el P.K 92.200 y 93.200 para evitar la gran trinchera proyectada.

El Ayuntamiento de Lleida se muestra conforme con la alternativa seleccionada, aunque en este tramo debería seguir el mismo trazado que la N-240 para evitar las expropiaciones en las viñas de Raimat y Suchs. Además, considera conveniente permeabilizar la autovía, a su paso por el municipio, mediante pasos a distinto nivel y vías laterales.

El Colectivo PRO-TAMARIT (533 escritos) (Tramo Binéfar-Tamarite-Altorrícón), en relación con la alternativa seleccionada (eje CN), solicita que el trazado se desplace hacia el norte, a su paso por Binéfar y pasar al norte de Algayón, Altorrícón y Almacelles.

La Comunidad de Regantes de Suchs (Tramo Almacelles) en relación con la alternativa seleccionada, indica que afecta al proyecto aprobado de ampliación del pantano para riego elevando cuatro metros la altura de la presa. Por ello solicita que el pantano sea atravesado mediante un puente.

La Asociación «Amigos del Pueyo» y el Monasterio de El Pueyo (Tramo Barbastro-Cinca) en relación con la alternativa seleccionada, solicitan un pequeño desplazamiento de ésta hacia el sur para evitar el impacto visual provocado por la salida n.º 9 a las vistas dominantes desde el Pueyo. Además, para el caso de que se extraiga material de las graveras próximas a Pueyo, exigen que se respete el paisaje. Critican la omisión del Monasterio en la relación de bienes del patrimonio arqueológico, arquitectónico y etnológico.

La Comunidad de Regantes «La Campaña» (Tramo Barbastro-Cinca) indican que la alternativa seleccionada afecta, en el P.K 52.5, a un embalse en construcción de 481.712 m³. Por ello solicitan desplazar el trazado un poco hacia el norte y construir las obras de fábrica necesarias para los pasos de las tuberías y su mantenimiento.

La Comunidad de Regantes «El Puntal» (Tramo Binéfar-Tamarite-Altorrícón) indica que la alternativa seleccionada debería desplazarse hacia el norte para evitar las afecciones a los embalses situados a 400 m del trazado. Indica además la construcción de la autovía variará la catalogación del riesgo de las presas según el reglamento sobre seguridad de presas y embalses, y afectará a proyectos de riegos y de depósitos reguladores.

La Asociación Empresarial Agropecuaria (Tramo Flumen-Barbastro) y vecinos de Siétamo, solicitan el eje centro-norte para evitar la afección a terrenos agrícolas de gran calidad que han sido objeto de una concentración parcelaria. Además, indica que si se elige la opción centro-sur se destruirá un soto fluvial situado en el cruce del río Guatizemala y el terraplén para cruzar la N-240 provocará un fuerte impacto visual.

Las Comunidades de Regantes del Canal de Coscollá y del Canal de Monagut (tramo CS9) se oponen a la alternativa centro-sur ya que con ella los productores verán disminuidas sus hectáreas de cultivo además, solicitan: la reposición de riegos y conexiones de los caminos agrícolas, reposición del camino de Mariola (puntos kilométricos 108 al 109), en las zonas de regadío, incluir pasos tipo «hueco de hombre» cada 300 m, reposición de balsas abrevadero en el punto kilométrico 100,400 y balsas tuberías en otros puntos, acondicionar caminos agrícolas, graveras y verederos, ensanche del camino transversal en el punto kilométrico 107,100, y en caminos de servicio proyectar sobreechamientos para maniobras cada 250 metros.

Vecinos de Binéfar (Huesca) critican la proximidad al casco urbano de Binéfar, la afección a edificaciones aisladas, a los regadíos y a las vías pecuarias, así como la afección a los cultivos por contaminación en la fase de explotación. En particular se cita la afección a un camino cabanero en puntos kilométricos 77,500 y 78,000.

Vecinos de Monzón y del tramo Binéfar-Altorrícón (Huesca) alegan que el trazado previsto entre el enlace 15 y 16 discurre sobre suelo propenso a filtraciones.

Vecinos de la Vega del Flumen (Huesca) se muestran disconformes con el estudio de impacto ambiental, debido a que se ha olvidado mencionar al Castillo de Montearagón, la antigua fábrica de papel de interés arquitectónico y el soto del río Flumen que mantiene un microhábitat propio de poblaciones de ribera.

Un vecino de Binéfar (Huesca) propone que a partir del cruce con la C-148, el trazado discorra en recta hasta el enlace de la Vispesa para causar un menor impacto ambiental.

Vecinos de Siétamo (Huesca) desestiman el eje norte por el excesivo acercamiento al casco urbano.

Vecinos de Alpicat (Lleida) y un vecino de Velillas (Huesca) señalan la afección a viviendas y accesos.

Vecinos del tramo Monzón-Lleida (tramo CS9) indican su disconformidad con la construcción de la autovía y solicitan la reposición de los caminos, servicios y pasos transversales. Además solicitan que se planten árboles en los taludes para minimizar el impacto visual.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

891

RESOLUCIÓN de 8 de enero de 2002, del Instituto para la Reestructuración de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo de las Comarcas Mineras, por la que se convocan ayudas dirigidas a proyectos empresariales generadores de empleo, que promuevan el desarrollo alternativo de las zonas mineras.

El fomento de la inversión empresarial constituye uno de los motores fundamentales del proceso de desarrollo, reactivación y diversificación de la actividad de las zonas mineras. En este sentido, los procesos de reestructuración de la actividad de la minería del carbón, a los que han estado sometidas estas zonas, unido a la fuerte dependencia de las mismas de la minería del carbón, hacen imprescindible acometer un ambicioso paquete de medidas encaminadas a paliar los costes en término de empleo y Producto Interior Bruto per cápita que pudieran derivarse del proceso de reestructuración de la actividad de la minería del carbón.

Por ello, el Real Decreto 2020/1997, de 26 de diciembre, sobre reestructuración de la minería del carbón y desarrollo alternativo de las zonas mineras, contempla un conjunto de medidas orientadas a fortalecer el potencial crecimiento de las zonas afectadas. Entre ellas, el citado Real Decreto establece en su capítulo V una serie de ayudas destinadas a proyectos empresariales generadores de empleo, que promuevan el desarrollo alternativo de las zonas mineras.

En desarrollo de este Real Decreto, la Orden de 17 de diciembre de 2001 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de enero de 2002), recogiendo las experiencias derivadas de actuaciones anteriores sobre ayudas destinadas a impulsar la reactivación económica de las comarcas mineras del carbón, establece las bases reguladoras para la concesión de las ayudas a la inversión empresarial contempladas en el capítulo V del referido Real Decreto, que están, lógicamente, sometidas a la legislación nacional y/o comunitaria vigente.

Dicha Orden de 17 de diciembre de 2001, establece en su disposición segunda su vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2005 y la publicación de una convocatoria anual condicionada a la existencia de crédito presupuestario suficiente, de conformidad con lo dispuesto en la Ley General Presupuestaria.

En su virtud, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 81 de la Ley General Presupuestaria y en el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento para la Concesión de Subvenciones Públicas, resuelvo:

Primero. *Convocatoria.*—Se convocan, en régimen de concurrencia competitiva, con cargo a las aplicaciones presupuestarias 24.101.741A. 741 y 24.101.741A. 771 del vigente presupuesto de gastos del Instituto para la Reestructuración de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo de las Comarcas Mineras, la concesión de subvenciones dirigidas a proyectos empresariales generadores de empleo, que promuevan el desarrollo alternativo de las zonas mineras, correspondientes al año 2001. Las bases reguladoras de estas subvenciones son las recogidas en la Orden de 17 de diciembre de 2001 («Boletín Oficial del Estado» de 5 de enero de 2002) por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas dirigidas a proyectos empresariales generadores de empleo, que promuevan el desarrollo alternativo de las zonas mineras.

Segundo. *Solicitudes y documentación.*

a) Solicitudes: El procedimiento para la concesión de las subvenciones se inicia de oficio por esta Resolución mediante la que se realiza la convocatoria correspondiente al año 2001.

Las solicitudes deberán ser dirigidas al Presidente del Instituto para la Reestructuración de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo de las Comarcas Mineras, según modelo del anexo I de esta Resolución, y podrán ser presentadas en el Registro General del Ministerio de Economía, en el propio Registro del Instituto, ambos sitios en el Paseo de la Castellana, 162 y 160, planta 7.ª, respectivamente, 28071 Madrid, o en cualquier otro de los previstos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992. Asimismo, podrán ser presentadas en las Agencias de Desarrollo Regionales que tengan suscrito con el Instituto el Convenio a que se hace referencia en el punto décimo de la Orden de 17 de diciembre de 2001.

La solicitud de ayuda se formulará de acuerdo con lo establecido en el artículo 70 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.