

Se solicita que sea desestimada la solicitud de concesión a tenor de:

- La falta de justificación de dicho proyecto.
- Las deficiencias del EIA anteriormente reseñadas.
- El valor de los recursos naturales y patrimoniales afectados.
- La magnitud de algunos de los impactos negativos reseñados.

La contestación a las alegaciones se recibió el 3 de diciembre de 2003. El promotor agrupa todas las alegaciones por considerar que en todas se expone el mismo criterio.

Descripción de los recursos naturales. Las alegaciones recogen de forma genérica especies, tanto vegetales como animales, presentes prácticamente en todo el ámbito del río Ebro y la comarca hasta límites fuera de la posible afección del proyecto. La descripción que se hace en el EsIA es la de la flora y fauna que puede verse afectada por la acción del proyecto.

Se hace referencia a especies emblemáticas y de interés, entre las que está el Desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicus*) que nunca ha sido observado en la zona. También se habla de la Trucha Común (*Salmo trutta*), especie que prácticamente ha sido sustituida por la suelta de truchas de vivero.

El gran número de aves que las alegaciones especifican debe tenerse en cuenta, pero sin olvidar que la gran mayoría de ellas son aves de páramos y estepas.

Valoración de los recursos naturales. La zona no ha sido declarada espacio natural protegido. La zona esta dentro de espacios LIC y ZEPA, lo que no es excluyente de cualquier actuación si el impacto final es asumible y recuperables la mayoría de las afecciones. El interés del proyecto reside en la producción de energía desde fuentes renovables.

Determinación de impactos. Los impactos determinados en el EsIA corresponden a las acciones que el proyecto genera en el entorno del mismo, habiéndose establecido la matriz con todas las acciones del proyecto susceptibles de producir impactos. Señala que los pequeños embalses y azudes amortiguan la variación de caudales del Ebro.

Valoración de impactos. Considera que los impactos más importantes tendrán lugar en la fase de construcción y que con las medidas correctoras propuestas serán recuperables. Los impactos de la fase de explotación quedarán mitigados con la construcción de la escala de peces y la restauración de la zona de ribera.

La fase de abandono no ha sido detallada por considerar que en el futuro las técnicas serán más apropiadas.

Descripción de los recursos culturales. Se realizó una prospección arqueológica presentada a la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León que ha sido considerada adecuada.

El promotor considera que a la vista del EsIA y el proyecto presentado se puede emitir un informe positivo para la actividad solicitada. Los espacios LIC y ZEPA no se verían afectados por la actividad, y las especies descritas se encuentran en todo el área norte del país.

**21521** *RESOLUCIÓN de 11 de noviembre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «acondicionamiento de la carretera N-145 de La Seu d'Urgel a Andorra», promovido por 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, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo, sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

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

El proyecto «Acondicionamiento de la carretera N-145 de La Seu d'Urgel a Andorra» se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo.

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 12 de marzo de 2004, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre la problemática ambiental del proyecto, solicitando informes a los siguientes organismos e instituciones:

- Dirección General para la Biodiversidad.
- Agencia Catalana del Agua.
- Dirección General de Calidad Ambiental.
- Dirección General del Medio Natural.
- Dirección General de Patrimonio Cultural.
- Ayuntamiento de Les Valls de Valira.
- Ayuntamiento de La Seu d'Urgel.

Entre las afecciones previsibles, según las respuestas recibidas, destacaban:

Alisedas ubicadas en el río Valira, catalogadas como de interés comunitario prioritario (9IEO).

Bosques gestionados por el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, que no figuraban en la documentación presentada.

Poblaciones de Coenagrion mercuriale, presente en afluentes del río Valira y en diversos barrancos, torrentes y canales de riego, considerado de especial interés en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, y de interés comunitario en la Directiva de Hábitat, además de figurar como especie invertebrada protegida en el Convenio de Berna.

Un resumen de las contestaciones recibidas se recogen en el Anexo.

A la vista de las respuestas recibidas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, comunicó a la Dirección General de Carreteras, con fecha 19 de octubre de 2004, que el desarrollo del proyecto podría producir impactos significativos sobre la zona del estudio, por lo que debería ser sometido al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, remitiendo copia de las contestaciones recibidas.

En el análisis ambiental de este proyecto se manifestaba, entre otras cosas, lo siguiente:

No se afecta a ningún espacio protegido por la Red Natura 2000.

No se afecta a ningún espacio natural protegido de Cataluña.

No se afecta ningún espacio de interés faunístico de Cataluña.

El ámbito territorial del estudio no se encuentra incluido en otros espacios naturales protegidos como Parque Nacional, Parque Natural y Reserva Natural, ni en zonas de Protección de Parque Nacional o Natural, ni zonas húmedas o patrimonio geológico protegidos de Cataluña.

No hay ningún Área Importante para las Aves (IBA) que afecte al ámbito territorial del estudio.

Los impactos previsibles, según este análisis ambiental, variaban entre compatibles y moderados, estableciéndose medidas correctoras para la minimización de los mismos, concluyendo el análisis con que podría conseguirse la conversión en impactos compatibles la mayor parte de los considerados como moderados con la aplicación de las medidas preventivas y correctoras propuestas.

Con fecha 15 de junio de 2005, la Dirección General de Carreteras envía un nuevo documento en el que reconsideran los criterios del proyecto, buscando una nueva solución que minimice la afección ambiental en la zona del estudio.

Entre las modificaciones introducidas están la supresión de la variante de trazado prevista anteriormente entre el p.k. 0+700 y el p.k. 1+900, que cruzaba dos veces el río Valira, con 1.200 de nuevo trazado por la margen derecha de dicho río, cambiando esta variante por un túnel de 377 metros en la margen izquierda por donde discurre la carretera actual.

Se mantiene el enlace de Anserall, pero con distinta tipología, sin variante en el tronco principal y evitando afecciones al río Valira.

Se mantiene la reposición de camino, mediante paso superior a la altura del p.k. 4+230.

Se sustituye el enlace de Arcavell por una intersección con glorieta, remodelando la intersección actual, con una pequeña rectificación de trazado del tronco principal.

Se mantiene el falso túnel a ejecutar sobre el trazado actual entre el p.k. 8+460 y el p.k. 8+580.

Se mantiene la intersección de la aduana.

En el tronco principal, excepto en la variante del túnel y en la variante de la glorieta de Arcavell, no se prevé ningún cambio, limitándose la actuación a un refuerzo del firme existente.

Como obra nueva, por tanto, sólo se ejecutarán los ramales del enlace de Anserall, que contempla una estructura sobre el río Valira para conectar el núcleo urbano de Anserall con la carretera, la reposición de un

camino entre el p.k. 2+300 y el p.k. 2+600, el paso superior para reposición de caminos entre el 4+100 y 4+300, la reposición de dos caminos que conectan con la glorieta de Arcavell de 100 metros aproximadamente cada uno y la intersección de la aduana que contempla la construcción de una zona de cambio de sentido, separando las dos calzadas lo suficiente para permitir giros interiores y, además, se proyecta una zona de aparcamiento.

En el análisis ambiental del nuevo proyecto se manifiesta que:

Con la supresión de la variante entre el p.k. 0+700 y 1+900 se ha evitado el doble cruce del río Valira, con lo que se elimina la afección a las alisedas del borde del río, evitando asimismo, afecciones en la margen derecha (impacto paisajístico, permeabilidad para la fauna, ocupación de espacio, etc.).

Con la supresión del enlace de Arcavell se ha evitado una importante ocupación de terreno y los muros de escollera previstos junto al río.

Se han suprimido los terraplenes en el tramo comprendido entre el p.k. 2+300 y 2+900, que afectaban a formaciones vegetales, eliminando el tercer carril previsto inicialmente, proyectándose un muro en el carril de salida del enlace de Anserall.

El movimiento de tierras se localiza en tres áreas:

Tramo origen, que incluye el enlace de Anserall, el acceso a Serat y el túnel del Bordar.

Tramo central, con el paso superior del p.k. 4+230 y los despejes para visibilidad entre los pp.kk. 6+500 y 6+950.

Tramo final, con la intersección de Arcavell, el falso túnel de Call Pellaire y la intersección de la aduana.

Del balance de tierras se indica que habría unos desmontes de 137.000 m<sup>3</sup>, unos terraplenes de 63.500 m<sup>3</sup> y un sobrante de tierras de 73.500 m<sup>3</sup>.

Se prevé la necesidad de 30.000 m<sup>3</sup> de material de préstamos para firmes, y se indica que el hueco provocado por esta extracción será rellenado con material sobrante, con lo que se reduciría el volumen de tierras a vertedero.

Para la ubicación de vertederos se han determinado las zonas de exclusión, entre las que se encuentran:

- Aliseda, ubicada junto al río Valira.
- Quejigales y carrascales.
- Bosques mixtos.
- Complejo de boj con puntos secos.
- Áreas habitadas y un entorno inmediato.

Por tanto, los vertederos previstos están sobre prados de siega, vertederos existentes y zonas degradadas.

Considerando las respuestas recibidas y teniendo en cuenta las modificaciones del proyecto, que minoran sensiblemente las afecciones ambientales del proyecto primitivo, con los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

En consecuencia, en virtud del artículo 1.2 de la citada Ley, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 10 de noviembre de 2005, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Acondicionamiento de la carretera N-145 de La Seu d'Urgel a Andorra».

No obstante, durante la ejecución del proyecto deberán cumplirse todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el «Análisis ambiental» de noviembre de 2003.

Al mismo tiempo habrán de cumplirse las siguientes condiciones:

1) Se tendrá en cuenta el informe remitido por la Agencia Catalana del Agua, sobre todo lo referente a actuaciones en las zonas definidas como: zona fluvial, sistema hídrico y zona inundable.

2) Se emplearán únicamente materiales de aquellas canteras que dispongan de la preceptiva autorización y posean el consiguiente proyecto de restauración. En el caso de ser imprescindible la apertura de nuevas zonas de préstamos o canteras será necesario contar con la preceptiva autorización.

3) Todas las instalaciones auxiliares de obras se dispondrán dentro del recinto expropiado, las cuales, una vez terminada la obra, serán desmanteladas, escurificando el terreno donde hayan estado ubicadas y restaurándose junto con el resto de las instalaciones.

4) Aunque no es previsible que aparezca ningún yacimiento arqueológico, en el caso de aparición de algún resto arqueológico, etnológico o paleontológico se comunicará su hallazgo a la Direcció General de Patrimoni Cultural del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya,

paralizando provisionalmente las obras hasta que se resuelva por este organismo las medidas oportunas a adoptar.

Madrid, 11 de noviembre de 2005.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO

Contestaciones recibidas a las consultas realizadas sobre el proyecto primitivo:

La Direcció General de Medi Natural. Departament de Medi Ambient i Habitatge. Generalitat de Catalunya informa que la ubicación del proyecto afectaría tanto a Hábitats de interés comunitario prioritario (alisedas) como a una especie animal (Coenagrion mercuriale) protegida por la Directiva 92/43 y el Convenio de Berna. De igual manera informa sobre la acumulación de proyectos que se producirían en la zona, ya que además del mencionado proyecto de acondicionamiento con una longitud cercana a los 10 Km., están previstos la construcción en la zona de tres enlaces y ramales de conexión en la CN-145 de La Seu d'Urgel a Andorra y la Variante de La Seu d'Urgel.

Comunica a su vez, que el proyecto podría afectar directamente a dos bosques gestionados por el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya (Torrent de L'Osa/Coll de Jou y el Estremí/Solana de Santa Llucía) situados en el municipio de Les Valls de Valira y que no habían sido mencionados en la documentación ambiental presentada.

De igual manera, incide en que se desconoce el efecto del proyecto sobre posibles yacimientos arqueológicos en la zona, ya que en la documentación presentada no consta consulta alguna al Servei d'Arqueologia de Catalunya.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expresado, sugiere que el proyecto se someta al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

La Direcció General de Qualitat Ambiental. Departament de Medi Ambient i Habitatge. Generalitat de Catalunya sugiere que el proyecto debe contemplar las medidas de atenuación adecuadas para dar cumplimiento a la Ley 16/2002 de Protección contra la contaminación acústica. Comenta que la iluminación de la carretera, siempre que sea posible, deberá realizarse con lámparas de vapor de sodio, por su menor consumo, y su diseño evitará la contaminación lumínica.

La Direcció General del Patrimoni Cultural. Departament de Cultura. Generalitat de Catalunya constata que dentro de la zona de influencia de la carretera existen elementos que forman parte del patrimonio cultural Cataluña, y como tal deben ser respetados, los citados elementos son:

Monasterio de Sant Serni de Tavérmoles, declarado bien cultural de interés nacional y monumento histórico.

Puente de Anserall.

El Ayuntamiento de La Seu d'Urgell adjunta informes del arquitecto y de la técnica de medio ambiente municipales, en los que ponen de manifiesto entre otras, las siguientes consideraciones:

Informar desfavorablemente sobre el contenido del estudio presentado, acerca del potencial impacto ambiental que ocasionaría el desarrollo del proyecto.

Solicita que la opción que contempla la construcción de dos puentes sobre el río Valira quede descartada por sus graves impactos ambientales. Sugiriendo como más interesante una solución mediante túnel.

Se deben tener en cuenta el destino de las tierras de desmonte que genera la construcción de un túnel, así como el impacto paisajístico de las zonas de préstamo.

Se tiene que garantizar el respeto a los riegos existentes y a las plantas y animales vinculados a ellos, con especial atención al Coenagrion mercuriale (invertebrado protegido por normativa nacional e internacional).

Se considera necesario estudiar y coordinar la propuesta de este proyecto con el trazado de la futura variante a La Seu d'Urgel, que aparece prevista en el Plan General de Ordenación de este municipio.

Recomienda se realice el estudio de impacto ambiental, con su correspondiente programa de vigilancia ambiental.

La Agencia Catalana del Agua envía un informe en el que se recogen una serie de recomendaciones y medidas a tener en cuenta en la ejecución del proyecto. Entre estas medidas se destacan:

La zona fluvial, definida como la que ocupa un caudal para una avenida de 10 años, será intocable e inalterable.

En el sistema hídrico, definido como la que ocupa un caudal para una avenida de 100 años, desaconseja cualquier construcción o movimiento de tierras que modifique sensiblemente el perfil natural del terreno.

En la zona inundable, definida como la que ocupa un caudal para una avenida de 500 años, prohíbe la instalación de vertederos de cualquier tipo.